



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta



PODNIKOVÉ ŘEŠENÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVNÍCH RIZIK V RÁMCI MEZINÁRODNÍHO OBCHODOVÁNÍ

Diplomová práce

Studijní program: N6208 – Ekonomika a management

Studijní obor: 6208T085 – Podniková ekonomika

Autor práce: **Bc. Liliana Vokálová**

Vedoucí práce: Ing. Karina Mužáková, Ph.D.





BUSINESS SOLUTIONS FOR SECURING THE TRANSPORT RISKS IN THE INTERNATIONAL TRADING

Diploma thesis

Study programme: N6208 – Economics and Management

Study branch: 6208T085 – Business Administration

Author: **Bc. Liliana Vokálová**

Supervisor: Ing. Karina Mužáková, Ph.D.



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Liliana Vokálová**
Osobní číslo: **E12000158**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**
Název tématu: **Podnikové řešení zajištění přepravních rizik v rámci mezinárodního obchodování**
Zadávací katedra: **Katedra pojišťovnictví**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Teze diplomové práce
2. Úvod do problematiky přepravy a přepravního pojištění
3. Analýza přepravních rizik včetně možností jejich zajištění
4. Analýza možností předcházení a zajištění přepravních rizik u vybraného podniku
5. Zhodnocení přínosu diplomové práce

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **65 normostran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

CIPRA, T. Zajištění a přenos rizik v pojišťovnictví. 1. vyd. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0838-8.

ICC a M. ŠUBERT. INCOTERMS 2010: Pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011.

ICC Česká republika, 2010. ISBN 978-80-903297-9-9.

MACHKOVÁ, H., E. ČERNOHLÁVKOVÁ a A. SATO. Mezinárodní obchodní operace. 5. vyd. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3237-4.

REJDA, George E. Principles of risk management and insurance. 11th ed.

Harlow: Pearson Education, 2011. ISBN 978-0-273-76508-0.

SATO, A. Pojištění mezinárodní přepravy. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. ISBN 80-245-0440-5.

Databáze ProQuest. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz/>.

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Karina Mužáková, Ph.D.

Katedra pojišťovnictví

Konzultant diplomové práce:

Ing. Jan Mačí

Katedra mezinárodního obchodu

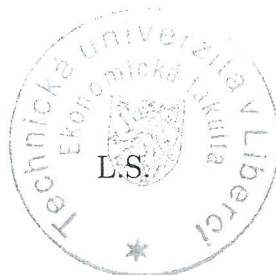
Datum zadání diplomové práce:

31. října 2013

Termín odevzdání diplomové práce:

7. května 2014

doc. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan



doc. Ing. Arnošt Běhm, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2013

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Anotace

Tématem této diplomové práce je *Podnikové řešení zajištění přepravních rizik v rámci mezinárodního obchodování*. Práce se zabývá přepravními riziky, která ohrožují přepravu zboží a tím i úspěšnou realizaci mezinárodních obchodních vztahů. Toto ohrožení spočívá v poškození, zničení nebo ztrátě přepravovaného nákladu. Tato práce se zaměřuje pomocí případové studie na zajišťování přepravních rizik především z pohledu dopravce, který přepravu provádí. Účelem této práce bylo navrhnout různé možnosti sloužících k prevenci přepravních rizik nebo zmírnění jejich dopadů na dopravce, odesílatele a příjemce zboží, ale i na subjekty nezúčastněné v těchto přepravních vztazích. Výsledkem práce je vytvoření uceleného přehledu opatření, která podle autorky nejúčinněji zajišťují nejenom přepravní, ale i jiná rizika, s nimiž je možné se v podnikání setkat. Tato diplomová práce poskytuje pro všechny zájemce základní náhled nad problematikou mezinárodní nákladní přepravy.

Klíčová slova

Mezinárodní obchod, nákladní doprava, přepravní rizika, risk management, normy ISO, pravidla INCOTERMS, pojištění v přepravě.

Annotation

The theme of this diploma thesis is *Business Solutions for Securing the Transport Risks in the International Trading*. The thesis deals with transport risks that threaten the transportation of goods and thus successful realization of international trade relations. This threat lays in damage, destruction or a loss of the transported cargo. This thesis, with case study, focuses on securing the transport risks primarily from the carrier point of view who carries out the transportation. The purpose of the thesis was to suggest various possibilities serving to the transport risks prevention and reduction their consequences on the carrier, sender and receiver of goods, but also on subjects not participating in these transport relations. The result of this thesis is a creation of the comprehensive overview of measures that according to the author the most effectively secure not only transport, but also another business risks. The diploma thesis provides for all interested persons a fundamental view on the issue of the international freight transport.

Keywords

International trade, freight transportation, transport risks, risk management, ISO standards, INCOTERMS rules, insurance in transportation.

Obsah

SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	11
ÚVOD.....	13
1 MEZINÁRODNÍ OBCHOD A DOPRAVA	15
1.1 Mezinárodní obchod	15
1.1.1 Význam mezinárodního obchodu	15
1.1.2 Faktory nejvíce ovlivňující mezinárodní obchod	17
1.1.3 Současný stav světové ekonomiky a mezinárodního obchodu	18
1.2 Mezinárodní doprava a přeprava	21
1.2.1 Význam a charakteristika dopravy	21
1.2.2 Členění dopravy a přepravy	23
1.2.3 Subjekty v dopravě, přepravě a zasílatelství	26
1.2.4 Silniční doprava	29
1.2.5 Železniční doprava	34
1.2.6 Letecká doprava	37
1.2.7 Námořní doprava	38
1.2.8 Vnitrozemská vodní doprava	40
1.2.9 Organizace v zasílatelství	40
2 RIZIKO A RISK MANAGEMENT	42
2.1 Charakteristika rizika a jeho členění	42
2.1.1 Rizikovost rizik	43
2.1.2 Členění rizika	45
2.2 Převážná rizika a možnosti jejich zajištění.....	49
2.3 Risk management.....	54
2.3.1 Definice risk managementu.....	55
2.3.2 Fáze risk managementu.....	57
2.4 ISO normy a řízení rizik.....	61
2.4.1 ISO 31000	62
2.4.2 ISO/IEC 31010	63
3 MEZINÁRODNĚ UZNÁVANÁ PRAVIDLA V OBLASTI DODACÍCH PODMÍNEK.....	64
3.1 INCOTERMS.....	64
3.1.1 INCOTERMS 2010	65
3.1.2 Zrušené doložky ze skupiny D	69
3.1.3 Doporučený postup při volbě doložky	70

3.2	RAFTD	71
3.2.1	Historie a podstata RAFTD.....	71
3.2.2	Doložky v rámci RAFTD.....	72
3.3	INTRATERMS	72
3.3.1	Historie a podstata INTRATERMS	72
3.3.2	Doložky v rámci INTRATERMS	73
4	POJIŠTĚNÍ A OSTATNÍ MOŽNOSTI ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVNÍCH RIZIK.....	74
4.1	Podstata pojištění.....	74
4.2	Základní pojmy v oblasti pojištění.....	75
4.2.1	Subjekty v rámci pojištění.....	75
4.2.2	Další důležité pojmy	77
4.3	Členění pojištění.....	78
4.4	Pojištění v dopravě.....	82
4.4.1	Pojištění odpovědnosti dopravce	82
4.4.2	Přepravní pojištění	84
4.4.3	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidel	85
4.4.4	Havarijní pojištění	85
4.5	Ostatní možnosti zajištění přepravních rizik.....	86
4.5.1	Zajištění přepravních rizik z technicko-technologického pohledu.....	86
4.5.2	Zajištění přepravních rizik v souvislosti s lidským faktorem	87
5	PŘÍPADOVÁ STUDIE	89
5.1	Základní informace o společnosti.....	89
5.2	Zajištění přepravních rizik.....	92
5.2.1	Nejčastější příčiny přepravních rizik	92
5.2.2	Pojištění.....	94
5.2.3	Další způsoby zajišťování přepravních rizik.....	95
5.3	Vyhodnocení zajištění a vlastní návrhy.....	97
ZÁVĚR	100	
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	104	
Citace.....	104	
Bibliografie.....	112	
SEZNAM PŘÍLOH	114	

Seznam tabulek

<i>Tabulka 1: Výkon mezinárodní nákladní dopravy v ČR 2007–2011 (v t).....</i>	<i>25</i>
<i>Tabulka 2: Výkon mezinárodní nákladní dopravy v ČR 2007–2011 (v tkm)</i>	<i>26</i>
<i>Tabulka 3: Celková délka silnic v km u vybraných zemí EU</i>	<i>30</i>
<i>Tabulka 4: Provozní délka tratí v km u vybraných zemí EU.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabulka 5: Dopravní nehody podle druhu dopravy v ČR 2006–2011.....</i>	<i>51</i>
<i>Tabulka 6: Údaje o dopravních nehodách v silniční nákladní dopravě v ČR</i>	<i>51</i>
<i>Tabulka 7: Povinnosti prodávajícího a kupujícího v rámci INCOTERMS.....</i>	<i>66</i>
<i>Tabulka 8: INCOTERMS 2010.....</i>	<i>66</i>
<i>Tabulka 9: Zrušené doložky ze skupiny D INCOTERMS 2000</i>	<i>70</i>
<i>Tabulka 10: Základní kapitál Helicar.....</i>	<i>89</i>
<i>Tabulka 11: Současný vozový park společnosti Helicar.....</i>	<i>90</i>
<i>Tabulka 12: Přehled výsledků hospodaření společnosti Helicar</i>	<i>91</i>
<i>Tabulka 13: Údaje o zaměstnancích společnosti Helicar v letech 2008–2012.....</i>	<i>92</i>

Seznam použitých zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
BIMCO	Baltická a mezinárodní námořní rada (<i>Baltic and International Maritime Council</i>)
CDO	Zajištěné dluhové obligace (<i>Collateralized Debt Obligations</i>)
CFR, C & F	Náklady a přepravné (<i>Cost and Freight</i>)
CIF	Náklady, pojištění a přeprava (<i>Cost Insurance and Freight</i>)
CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
CIP	Přeprava a pojištění placeny do (<i>Carriage and Insurance Paid to</i>)
CIV	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel
CMNI	Úmluva o přepravní smlouvě ve vnitrozemské vodní plavbě
CMR	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě (<i>Convention Marchandise Routière</i>)
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (<i>Convention relative aux Transport Internationaux Ferroviaires</i>)
CPT	Přeprava placena do (<i>Carriage Paid to</i>)
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna
DAF	S dodáním na hranici (<i>Delivered At Frontier</i>)
DAP	S dodáním v místě určení (<i>Delivered At Place</i>)
DAT	S dodáním do překladiště (<i>Delivered At Terminal</i>)
DDP	S dodáním clo placeno (<i>Delivered Duty Paid</i>)
DDU	S dodáním clo neplaceno (<i>Delivered Duty Unpaid</i>)
DEQ	S dodáním z nábřeží (<i>Delivered Ex Quay</i>)
DES	S dodáním z lodi (<i>Delivered Ex Ship</i>)

EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EXW	Ze závodu (<i>Ex Works</i>)
FAS	Vyplaceně k boku lodi (<i>Free Alongside Ship</i>)
FED	Federální rezervní systém (<i>The Federal Reserve System</i>)
FIATA	Mezinárodní federace spedičních sdružení (<i>Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés</i>)
FOB	Vyplaceně na loď (<i>Free On Board</i>)
FSA	Vyplaceně do stanice příchodu zboží (<i>Free Station of Arrival</i>)
GATS	Všeobecná dohoda o obchodu se službami (<i>General Agreement on Trade in Services</i>)
GATT	Všeobecná dohoda na clech a obchodu (<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>)
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých přepravců (<i>International Air Transport Association</i>)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (<i>International Civil Air Organisation</i>)
ICC	Mezinárodní obchodní komora (<i>International Chamber of Commerce</i>)
IEC	Mezinárodní elektrotechnická komise (<i>International Electrotechnical Commission</i>)
IMO	Mezinárodní námořní organizace (<i>International Maritime Organisation</i>)
IRU	Mezinárodní silniční unie (<i>International Road Transport Union</i>)
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní podmínky (<i>International Commercial Terms</i>)
INTRATERMS	Mezinárodní obchodní podmínky (<i>International Trade Terms</i>)
RAFTD	Revidované americké definice pro zahraniční obchod (<i>Revised American Foreign Trade Definitions</i>)
SDR	Zvláštní práva čerpání (<i>Special Drawing Rights</i>)
SSL ČR	Svaz spedice a logistiky České republiky
TRIPS	Dohoda o právech duševního vlastnictví souvisejících s obchodem (<i>Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights</i>)
UIC	Mezinárodní železniční unie (<i>Union Internationale des Chemins de Fer</i>)
WTO	Světová obchodní organizace (<i>World Trade Organization</i>)

Úvod

Jedním z důvodů, který vedl k volbě daného tématu, zaměřeného na přepravní rizika, byly nepřímé zkušenosti získané prostřednictvím autorce blízkých osob, které se v minulosti věnovaly podnikání v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy. Dalším důvodem je atraktivnost této činnosti pro mnoho podnikatelských subjektů, které se prakticky každodenně s přepravními riziky potýkají a hledají nejlepší řešení zaměřené na jejich zajištění. Toto téma je také aktuální a významné v souvislosti s neustále pokračující liberalizací mezinárodních ekonomických vztahů. Upouštění od protekcionistických opatření dochází k čím dál většímu otevírání ekonomik jednotlivých států. Současně se prohlubuje jejich vzájemná spolupráce, ale i závislost, což v konečném důsledku přispívá ke světové globalizaci. Uvedené skutečnosti byly jasně patrné v souvislosti se světovou krizí, která měla původ na americkém hypotečním trhu, ale nakonec vedla až k celosvětové krizi. S rozvojem mezinárodního obchodu se zvyšuje objem vyváženého a dováženého zboží, což je podmíněno jeho fyzickým přemístěním z jednoho státu do druhého prostřednictvím nákladní dopravy. S tímto přemísťováním je ale spojena hrozba přepravních rizik, kterou je nezbytné řešit. Autorce se tedy jevilo jako velice zajímavé zaměřit se na problematiku přepravních rizik.

Hlavním cílem této diplomové práce je pomocí případové studie navrhnout optimální řešení zaměřené na zajištění přepravních rizik v rámci mezinárodního obchodování z pohledu vybraného podnikatelského subjektu – dopravce. Hlavní cíl bude naplněn prostřednictvím dosažení dílčích cílů, v rámci nichž budou hledány a zkoumány různé techniky či prostředky orientované na předcházení a snižování přepravních rizik. Přínosem této diplomové práce bude rovněž přispět ke snížení časové náročnosti činností zaměřených na nalézání vhodných způsobů určených k zajištění přepravních rizik a tím i snížení nákladů. Převážná většina odborných publikací se v souvislosti se zajišťováním přepravních rizik zaměřuje na jeden či několik málo způsobů, nikoliv však na všechny, čemuž se tato práce bude snažit vyhnout a naopak pojmut hledání řešení co nejkomplexněji.

Strukturu práce budou tvořit tři části. V první části budou čtenáři seznámeni s problematikou mezinárodního obchodování a mezinárodní dopravy. Druhou část budou tvořit konkrétní možnosti určené k zajišťování přepravních rizik. Poslední částí bude případová studie, v níž bude představena skutečná dopravní společnost a jí zvolené způsoby zajišťování přepravních rizik, včetně hodnocení a návrhů autorky. Práce se na danou problematiku bude orientovat zejména z pohledu silničního dopravce a v určitých případech také odesílatele zboží. Naopak zajišťování přepravních rizik u zasílatele bude věnována jen okrajová pozornost. Z uvedených dopravních oborů se práce bude zaměřovat na dopravu silniční. Co se týče legislativy v oblasti dopravy, práce se bude soustředit zejména na její mezinárodní úpravu. Diplomová práce navazuje především na tyto autory – *František Janatka a kol. (Rizika v komerční praxi)*, *Hana Machková a kol. (Mezinárodní obchodní operace)*, *Radek Novák a kol. (Nákladní doprava a zasílatelství)* – kteří se problematice přepravních rizik ve svých publikacích věnují. K dosažení stanovených cílů budou využity různé metody vědeckého zkoumání, konkrétně se bude jednat o analýzu, komparaci neboli srovnávání a dedukci. Také bude podniknuta rešerše odborné literatury.

Jak již bylo uvedeno, přeprava zboží je pro mezinárodní, samozřejmě i vnitrostátní obchodování nezbytnou činností. Zároveň ale představuje jeho kritickou fázi, neboť během tohoto procesu může nastat řada do jisté míry neočekávaných či nepředvídatelných událostí projevujících se zpomalením či dokonce znemožněním přepravy. V důsledku toho může dojít k různým porušením kupní smlouvy, jako jsou nedodržení dodací lhůty, dodání poškozeného zboží apod. V extrémním případě s sebou nerespektování kupní smlouvy přináší různé následky vyplývající z jejího porušení – např. pokuty, úroky z prodlení, zrušení obchodu, vážné narušení obchodních vztahů. Situaci také komplikuje existence různých dopravních oborů, které se liší nejen, co se týče používaných dopravních prostředků, ale i svými přednostmi a rizikovostí. Velice důležité je, aby podnikatelské subjekty odesílající zboží přistupovaly k výběru vhodného druhu dopravy a dopravce zodpovědně, přičemž by měly zohledňovat specifika přepravovaného zboží, a také využívat vhodné formy zajištění přepravních i ostatních rizik, podobně jako to dělají dopravci. Toto zajišťování může mít různé podoby. Důraz lze klást na prevenci, redukci nebo jen zmírnění následků, od čehož se poté odrážejí přijímaná opatření, jejichž výběr a aplikace by měly být podmíněny důkladnou identifikací hrozících rizik a jejich důsledků.

1 Mezinárodní obchod a doprava

Cílem této kapitoly je uvedení do problematiky mezinárodního obchodu a s ním související mezinárodní dopravy.

1.1 Mezinárodní obchod

Tato podkapitola je zaměřena na vysvětlení významu mezinárodního obchodu a faktorů, které ho ovlivňují v největší míře. Dále je zde představena současná situace mezinárodního obchodu, v rámci níž je velká pozornost věnována světové krizi.

1.1.1 Význam mezinárodního obchodu

Současný svět je velice silně globalizován a propojen. Každá země, která chce prosperovat, se do určité míry musí zapojit do mezinárodního obchodování. Prakticky žádný stát na světě dnes nemá zcela uzavřenou a naprosto soběstačnou ekonomiku, v níž by nedocházelo k žádnému vývozu, dovozu ani jiným ekonomickým vztahům se zahraničím. Tento extrémní případ je označován jako autarkie a přináší s sebou výměnou za úplnou ochranu a nezávislost domácího trhu řadu negativních jevů – zhoršení chudoby, zaostávání na technologické úrovni apod. Nejvíce se tomu v současnosti podle Kalínské a kol. (2010, s. 53-54) přibližuje Severní Korea. Praktická většina zemí na světě se ale do mezinárodního obchodování zapojuje – většinou obchodují s tím, co v dané domácí zemi není nebo je to horší kvality. Jednotlivé země tak na sobě závisejí a neustále svoji závislost prohlubují. Domácí spotřebitelé ale díky tomu nejsou omezeni pouze na to, co se vypěstuje a vyrobí „doma“, ale mají možnost nakupovat zboží a služby ze zahraničí. Díky tomu dochází nejenom k rozšiřování sortimentu, ale také ke zvyšování konkurence, která tak vyvíjí tlak na zlepšování kvality a snižování cen, což opět prospívá spotřebitelům.

V současnosti přispívá nejvíce k liberalizaci mezinárodního obchodování ***Světová obchodní organizace*** (World Trade Organization, dále jen WTO) se svými mnohostrannými a jinými dohodami, kterým musí členské země WTO přizpůsobovat své obchodní politiky a omezovat protekcionistická tarifní i netarifní opatření. Toto se opírá zejména o následující mnohostranné smlouvy: General Agreement on Tariffs and Trade (dále jen GATT), General Agreement on Trade in Services, (dále jen GATS), Agreement

on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (dále jen TRIPS) atd. (Kalínská a kol., 2010, s. 105) V souvislosti s liberalizací také dochází ke vzniku různých ekonomických integrací, jejichž členové si poskytují vzájemně zvýhodněné podmínky (např. Evropská Unie – dále jen EU, NAFTA).

Mezinárodní obchod je realizován v mezinárodním prostředí, v rámci něhož se projevují určité zvláštnosti, se kterými se při obchodování na národní úrovni nesetkáme, ale je důležité se na ně připravit, pokud podnikatelské subjekty chtějí uspět ve vysoce konkurenčním prostředí. Podle Štěrbové (2013, s. 13) jsou tyto zvláštnosti nejvíce patrné v následujících oblastech:

- politika a legislativa,
- ekonomika,
- instituce,
- kultura a sociální prostředí.

Mezinárodní obchod úzce souvisí s pojmem **světová ekonomika**, kterou Cihelková (2012, s. 24) definuje jako: „*globální sociálně ekonomický systém, jehož základními prvky jsou ekonomiky národních států a vazbami mezi nimi toky zboží, služeb, mobilních faktorů výroby a znalostí*“. V rámci světové ekonomiky tedy dochází k uskutečňování pěti základních mezinárodních ekonomických vztahů, kterými jsou podle Cihelkové (2012, s. 23, 27):

- obchodování se zbožím,
- obchodování se službami,
- pohyb pracovní síly,
- pohyb kapitálu,
- transfer poznatků a informací.

Jednotlivé státy, jejichž ekonomiky se zapojují do ekonomiky světové, jsou podle určitých kritérií (např. hrubý národní příjem na obyvatele) řazeny do jedné ze tří následujících kategorií:

- vyspělé státy,
- transformující se státy,

- rozvojové státy.

Do *světového obchodu* jsou zapojeny všechny země na světě. V některých publikacích dochází k jeho ztotožňování s obchodem mezinárodním, jehož předmětem jsou zboží a služby. Do mezinárodního obchodu se nejvíce zapojují vyspělé nebo malé země. Obchod jedné země s ostatními je pak označován jako *zahraniční* a jeho základními podobami jsou export a import. (Štěrbová, 2013, s. 15–16, 19–20)

1.1.2 Faktory nejvíce ovlivňující mezinárodní obchod

Mezinárodní obchod je ovlivňován řadou skutečností, které se mění v krátkém a dlouhém období. Nejdůležitějšími faktory, které mají vliv na mezinárodní obchodování se zbožím a službami v krátkodobém časovém horizontu, jsou podle Štěrbové (2013, s. 19):

- otevřenost ekonomiky,
- protekcionistická opatření,
- domácí poptávka po zahraničním zboží a službách,
- makroekonomická a politická situace země,
- podpora vývozu ze strany státu,
- vývoj měnových kurzů apod.

Jak uvádí Štěrbová (2013, s. 19), dlouhodobě je mezinárodní obchod ovlivňován především:

- vývojem světové ekonomiky a globalizací,
- výrobními faktory a jejich umístěním,
- ekonomickými vztahy mezi zeměmi.

Pro rozvoj mezinárodního obchodu je také důležité příznivé a kvalitní podnikatelské prostředí, které bude přispívat ke vzniku konkurenceschopných podnikatelských subjektů v daném státě. Část těchto subjektů se v rámci své podnikatelské činnosti zapojí do mezinárodního podnikání prostřednictvím vývozu a dovozu zboží a služeb.

Jednou z možností, jak lze podnikatelské prostředí zkoumat, je tzv. PEST analýza, která se zaměřuje na zkoumání čtyř skupin faktorů nejvíce ovlivňujících podnikatelské prostředí. (Svoboda a kol., 2006, s. 77)

Faktory v rámci těchto skupin se označují jako:

- politické a právní,
- ekonomické,
- sociální a kulturní,
- technologické.

1.1.3 Současný stav světové ekonomiky a mezinárodního obchodu

Současný mezinárodní obchod je stále ještě poznamenáný recesí, často označovanou jako světová hospodářská krize, která měla za následek citelné zpomalení růstu světové ekonomiky. Proč vlastně ke krizi došlo? Jejích příčin bylo hned několik a budou uvedeny v dalším textu. Je však nutné poznamenat, že krize byla vlastně nevyhnutelná, neboť podle ekonomické teorie dochází ve všech ekonomikách k hospodářskému cyklu, ve kterém po dlouhodobém ekonomickém růstu – expanzi a dosažení jejího vrcholu, musí nutně následovat recese, jež kulminuje „dopadem“ na dno. Světová ekonomika se před krizí právě nacházela v růstové fázi.

Průběh lze rozdělit na tři úseky, které dohromady představují zmiňovanou světovou krizi:

1. americká hypoteční krize,
2. světová finanční krize,
3. dluhová krize.

Obecně lze příčiny současné světové krize podle Kalínské a kol. (2010, s. 14–15) shrnout následovně:

- *nízké úrokové sazby* stanovené Federálním rezervním systémem (dále jen FED) a jejich pozdější zvýšení,
- *zadlužování spotřebitelů* jako reakce na nízké úrokové sazby,
- využívání *sekuritizace u hypotečních úvěrů* (tj. snižování úvěrového rizika prostřednictvím prodejů speciálních cenných papírů v mezinárodním měřítku),

- *neodpovídající rating u cenných papírů* – zajištěných dluhových obligací (dále jen CDO),
- *vzájemná závislost zemí na mezinárodním obchodu.*

Počátky **americké hypoteční krize** spadají do let 2001–2003, avšak plně se tato krize projevila teprve až ve 2. polovině roku 2007. Za hlavní příčinu jsou považovány velmi levné hypoteční úvěry, které byly dostupné téměř komukoli, kdo o ně zažádal i přesto, že je vlastně nedokázal splácet. Velké množství obyvatel s nízkými příjmy (často z řad imigrantů) si takto splnilo svůj sen a pořídilo vlastní nemovitost, aniž by vlastně tušilo, do čeho se pouští, neboť jim často chybělo nezbytné vzdělání a informace. (Kohout, 2011, s. 15–16)

Důvodem těchto dostupných hypoték bylo, že FED stanovil a udržoval v letech 2001–2004 velice nízké úrokové sazby – ve výši asi 1 % (Kalínská a kol., 2010, s. 14). FED se tímto způsobem snažil podpořit hospodářský růst Spojených států amerických (dále jen USA), aby zvrátil pokles ekonomiky. Velký rozmach levných hypoték ale nepodporovaly pouze ony nízké úrokové sazby, ale také poskytování úvěrů bez předkládání údajů o příjmech. V některých případech nebyly tyto úvěry podmíněny ani osobními doklady, a tak se půjčovalo i nelegálním přistěhovalcům. Danou situaci nevylepšovali ani makléři, kteří ve snaze o maximalizaci svých provizí přehlíželi nesolventnost svých klientů a pomáhali jim získat hypotéky. Toto vše umožnilo vytvořit tzv. hypoteční bublinu, která během let neustále narůstala, až v roce 2007 nakonec splasknula a vyvolala na americkém trhu hypoteční krizi, jež se přelila i do jiných zemí, zejména v důsledku stále rostoucí světové globalizace. (Kohout, 2011, s. 16)

USA však nebyly jedinou zemí, která v té době zaznamenávala bublinu na trhu s nemovitostmi. Na evropském kontinentu může jako příklad sloužit Španělsko. Konkrétně se jednalo o to, že po vstupu Španělska do eurozóny došlo k nebývalému zvýšení výkonu ekonomiky. Nebývalý hospodářský růst doprovázelo i velké množství hypoték podporovaných nízkými úrokovými sazbami. První náznaky krize začaly být patrné v březnu 2007, avšak zlomovým měsícem byl až srpen téhož roku. (Kohout, 2011, s. 11, 16–23).

Hypoteční krize zasáhla v důsledku špatných investic celý bankovní sektor nejenom v USA, ale také u řady západoevropských zemí. Banky projevovaly neochotu půjčovat, což jen podpořilo neodvratitelnou recesi. Roku 2009 se krize už projevila i na jihu Evropy. Tento nepříznivý vývoj mimo jiné zesílilo i členství v eurozóně. Nakonec se krize projevila po celé Evropě.

Světová finanční krize probíhala od září 2008, kdy došlo ke zkrachování investiční banky Lehman Brothers v USA. Někteří autoři do ní začleňují i krizi hypoteční, která je však v této práci odlišena od finanční krize a uvedena samostatně. Hlavní příčinou světové finanční krize byly investice bank do CDO, jimiž byly podloženy ony levné hypotéky. Jakmile nebyly americké domácnosti schopny své hypotéky splácet, hodnota těchto cenných papírů se výrazně propadla. Finanční krize měla za následek bankrot velkého množství bank, mnohdy i významných. Mezi nejvíce postižené patřily samozřejmě banky v USA, dále pak na Islandu a Velké Británii. (Kalínská a kol., 2010, s. 17–18)

O ***světové krizi*** se začalo hovořit v roce 2009, kdy došlo ke zpomalení růstu a poklesu světové ekonomiky, jako důsledku nejprve hypoteční a posléze finanční krize. Tato krize či spíše recese velmi zasáhla vyspělé státy, které se do obchodování na finančních trzích nejvíce zapojovaly. V EU a především v eurozóně došlo v důsledku finanční krize k prudkému deficitu veřejných rozpočtů u jednotlivých členských států a k jejich velkému zadlužování (především Portugalsko, Irsko, Itálie, Řecko a Španělsko), což lze označit jako ***dluhovou krizi***. U některých členských zemí bylo dokonce nezbytné přistoupit k půjčkám od EU a Mezinárodního měnového fondu (dále jen MMF), které byly doprovázeny i přísnými opatřeními podmiňujícími tyto půjčky. Ostatní členské země pak bojovaly s krizí různě, buď expanzivní fiskální politikou, nebo naopak úspornými opatřeními. (Kalínská a kol., 2010, s. 17–18)

Mezi nejvýraznější projevy světové krize patří:

- snížení vývozu a dovozu zboží a služeb,
- zavedení určitých protekcionistických opatření k ochraně národních trhů,
- pokles domácí poptávky v důsledku snížení spotřeby a zvýšení úspor domácností,
- růst nezaměstnanosti,

- zánik nekonkurenceschopných podniků a bank,
- špatný stav na finančních trzích a neochota bank půjčovat,
- zadlužování států apod.

Další část této kapitoly se zaměří na mezinárodní dopravu a přepravu jako nedílnou součást mezinárodního obchodování.

1.2 Mezinárodní doprava a přeprava

Následující text se zabývá významem dopravy, jejími subjekty, jednotlivými dopravními obory, jejich silnými a slabými stránkami, specifickými vlastnostmi a jejich mezinárodní úpravou. Také jsou zde uvedeny významné mezinárodní organizace.

1.2.1 Význam a charakteristika dopravy

Jak uvádí Žemlička a Mynářík (2008, s. 10), *dopravou* je myšleno pohybování se po dopravní trase prostřednictvím dopravního prostředku a jedná se o technologický proces. Naopak *přeprava* představuje přesun nákladu nebo osob a je tedy procesem spotřebním. Pro úspěšnou realizaci obchodů na vnitrostátní i mezinárodní úrovni je doprava klíčovou činností. Prostřednictvím dopravců je zboží přesouváno od prodávajících ke kupujícím. To ale zdaleka není všechno. Doprava také umožňuje postavit továrny na místech, v jejichž blízkosti se nenacházejí žádná ložiska surovin.

Abychom si uvědomili její důležitost, musíme si představit hypotetický svět, v němž by se doprava najednou neuskutečňovala. Nejprve by se její absence odrazila v tom, že by nedošlo k transferům dodávek surovin, materiálů a součástek do výrobních zařízení, což by po vyčerpání skladových zásob vyústilo k zastavení výrobního procesu. Pokud by se nevyrábělo, spotřebitelé by nemohli nakupovat potřebné výrobky. Podobná situace by nastala i v případech, kdy by selhala doprava již vyrobeného zboží mezi výrobcí, prostředníky a distributory/prodejci nebo pokud by se zaměstnanci nedostali do práce. V tomto případě by nemohly být poskytovány ani služby. Z toho vyplývá, že na dopravě vlastně závisí celá ekonomika, která by se bez ní zhroutila. Toto však platí i obráceně. Tam, kde se nevyrábí, neprodává, nenakupuje ani necestuje, je doprava zbytečná.

Příkladem jsou neobydlená místa na naší planetě, kde je prakticky nulová doprava, např. antarktické oblasti, pouště apod.

V minulosti byly možnosti dopravy značně ovlivněny přírodními podmínkami. Rozvoj techniky a nové technologie (např. parní stroj – rok 1769) umožnily překonávat tyto překážky a následně daly vzniknout novým přepravním oborům. Příkladem může být železniční a později letecká doprava. Nyní však představují běžnou alternativu k tradičním oborům, zejména k dopravě námořní. Dopravní průmysl se začal rozvíjet po průmyslové revoluci, kdy se objevovaly společnosti orientované na poskytování dopravních služeb.

Dopravní infrastruktura je tvořena rozličnými dopravními cestami, které slouží různým dopravním oborům. To, jaké dopravní cesty budou na konkrétním území, ovlivňují do jisté míry přírodní vlivy.

V rámci dopravy ale existují disproporce mezi jednotlivými státy, což je dáno především rozvinutostí zemí. Rozdíly se ale mohou objevit i v rámci jednoho státu. Toto bývá problémem většinou u zemí s velkou rozlohou, jako je Rusko nebo Čína, kde v obydlených oblastech je infrastruktura hustá, ale v oblastech málo osídlených prakticky chybí. Ekonomicky méně rozvinuté země se také potýkají se zastaralostí cest a dopravních prostředků, které mohou být staré několik desetiletí. K této situaci dochází v důsledku nedostatku finančních prostředků, což prakticky vylučuje inovování a modernizaci. Rozvinutá infrastruktura je jedním z prostředků, jakým může stát pomáhat snížit přepravní rizika a zabezpečit provoz bezpečné dopravy. Také je známkou vyspělosti ekonomiky. Dostupná, vyspělá a bezpečná infrastruktura je klíčová i pro přilákání zahraničních investorů a jejich peněz.

Jedním z největších problémů, který s sebou rozvoj dopravy (především silniční) přináší, je negativní vliv na životní prostředí, což se projevuje jeho znečištěním a vysokou spotřebou paliv vyrobených z neobnovitelných zdrojů. Snižující se zásoby neobnovitelných přírodních zdrojů vedou k hledání nových nalezišť, s nímž souvisí poškozování životního prostředí, a také se projevují v rostoucích cenách paliv. Se zintenzivňováním dopravy také souvisí zvýšená pravděpodobnost přepravních rizik,

konkrétně nehodovost, jejíž následky bývají často nedozírné vzhledem ke ztrátám na lidských životech. Dalším negativním projevem je vzrůstající hlučnost, která zejm. v lidmi obydlených oblastech působí velmi rušivě. (Novák a kol., 2005, s. 32–33)

1.2.2 Členění dopravy a přepravy

Doprava patří mezi služby, které jsou řazeny do terciárního sektoru. Novák (2005, s. 175) uvádí, že třetina světového obchodu je vytvářena právě službami. Existuje velké množství hledisek, která umožňují členění dopravy. Těmi nejdůležitějšími kritérii, která mají největší vypovídací schopnost, jsou rozsah, dopravní obor a předmět přepravy. Jednotlivé dopravní obory jsou blíže představeny v dalším textu.

Podle místa lze dopravu členit jako:

- *vnitrostátní* – místo odeslání i místo určení se nacházejí v jednom státě,
- *mezinárodní* – tato místa jsou ve dvou různých zemích, doprava se často uskutečňuje i přes jiné státy, které s místem odeslání ani určení nemají nic společného.

Podle toho, co je předmětem přepravy, se rozlišuje doprava jako:

- *osobní* – jejím předmětem jsou lidé,
- *nákladní* – přepravuje hmotné statky; na hrubém domácím produktu má tradičně větší podíl než doprava osobní, avšak oba typy dopravy jsou pro zemi stejně důležité.

Podle dalšího členění zaměřeného na dopravní obory, u nichž se liší dopravní cesta, je doprava rozlišována jako:

- silniční,
- železniční,
- vodní – námořní a vnitrozemská vodní,
- letecká,
- a další (např. potrubní).

Při volbě dopravního oboru jsou klíčové především následující faktory:

- cena,
- spolehlivost a bezpečnost,
- rychlost,
- dostupnost dopravních cest a infrastruktury,
- vzdálenost,
- předmět přepravy.

Je tedy vidět, že najít ten správný dopravní obor, nemusí být nic jednoduchého. Dnešní dopravní trh by se dal definovat velice širokou nabídkou dopravních služeb a velkým počtem dopravců. Kromě toho patří mezi současné trendy snižování výrobních nákladů, ale zvyšování nákladů na dopravu. Široká nabídka způsobuje obtížnější orientaci a konkrétní výběr dopravce může být poměrně složitou záležitostí, zejména u malých podnikatelských subjektů či firem, které své produkty tak často nevyvážejí. Takové firmy se pak nedostatečně orientují v dané problematice. Jejich situaci ale může velice zjednodušit zasilatel, který plní kromě zprostředkovatelské i poradenskou funkci.

Dalšími kritérii, podle nichž je dopravu možné členit, jsou podle Stejskala (2012, s. 5)

- frekvence – pravidelná a nepravidelná,
- pohon – motorová a nemotorová,
- intenzita – špičková a sedlová,
- vzdálenost – místní a dálková.

V rámci dané problematiky je v praxi možné se setkat s následujícími označeními přepravy:

- *multimodální* – je uskutečňována prostřednictvím minimálně dvou různých dopravních oborů,
 - *intermodální* – typ multimodální přepravy, při níž jsou využívány unifikované přepravní jednotky, s jejichž obsahem není během přepravy manipulováno,
 - *kombinovaná* – typ intermodální přepravy, při její realizaci je využíváno v převažující míře vodní, letecké či železniční dopravy,
- (Novák a kol. 2005, s. 82, 261)

Doprava má kromě jiného úzký vztah k logistice. Podle Sixty a Mačáta (2005, s. 159) začala být doprava jako součást logistiky opravdu důležitá na přelomu 70. a 80. let 20. století. Stalo se tak v souvislosti s deregulací dopravy. Gros (1994, s. 16, cit. podle Sixty a Mačáta, 2005, s. 159) definuje logistiku takto: „*Logistiku si lze představit jako posloupnost činností zahrnujících řízení a vlastní realizaci pohybu a skladování materiálů, polotovarů a finálních výrobků. Jde v podstatě o sled obchodních a fyzických operací končících dopravou výrobku k odběrateli.*“ Z této definice vyplývá klíčovou role dopravy, která v logistickém řetězci umožňuje fyzický pohyb surovin, materiálu, výrobků a zboží. Jednotlivé logistické operace byly zjednodušeny a zrychleny technologickým rozvojem nejenom v oblasti dopravy. Logistické služby jsou v oblasti dopravy poskytovány dopravci, operátory a v mnohem širší míře zasílateli.

V České republice (dále jen ČR) dochází již řadu let k následujícímu trendu – klesá vytiženost nákladní železniční přepravy ve prospěch silniční. Doprava v ČR se potýká s řadou problémů, jako je nekvalitní silniční síť, pomalá výstavba dálnic a rychlostních silnic apod. Tyto nedostatky vedou v konečném důsledku k nižšímu objemu přepravovaného nákladu a výkonu přepravy, než by bylo nutné. Není tedy dosaženo takového potenciálu, jaký by mohl nastat, v případě odstranění výše zmíněných nedostatků. Výkony mezinárodní nákladní dopravy v rámci ČR uvádí tabulka 1 a 2. Z údajů o výkonu dopravy v tunokilometrech (1 tkm představuje přepravu 1 t nákladu na vzdálenost 1 km) jasně vyplývá dominantní postavení silniční nákladní. Údaje v tunách jsou u silniční a železniční dopravy mnohem vyrovnanější. Čísla také ukazují mnohem nižší výkony u dopravy říční a letecké (její výkon je nejnižší). V tabulkách je možné sledovat i pokles v objemech přepraveného zboží u všech dopravních oborů v roce 2009.

Tabulka 1: Výkon mezinárodní nákladní dopravy v ČR 2007–2011 (v t)

Druh dopravy	Přepravené zboží v tis. t					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Silniční	45 795,80	49 434,30	45 062,40	54 458,12	60 697,01	57 916,00
Železniční	52 818,00	50 924,80	39 856,60	45 822,40	46 893,00	45 914,00
Letecká	20,90	19,80	14,41	13,10	11,81	9,01
Vnitrozemská vodní	1 611,20	1 516,80	1 312,10	1 271,00	1 384,60	.
Celkem	100 245,90	101 895,70	86 245,51	101 564,65	108 986,42	103 839,01

Zdroj: ČSÚ, 2011 a.

Tabulka 2: Výkon mezinárodní nákladní dopravy v ČR 2007–2011 (v tkm)

Druh dopravy	Přepravní výkon v mil. tkm					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Silniční	32 357,90	35 121,70	31 452,20	37 056,42	39 834,81	36 814,00
Železniční	9 037,00	8 926,90	7 306,60	8 055,80	8 077,00	8 427,00
Letecká	40,60	36,90	28,50	22,21	21,96	16,57
Vnitrozemská vodní	881,00	849,70	628,40	663,20	674,50	.
Celkem	42 316,50	44 935,20	39 415,70	45 797,63	46 608,27	45 257,57

Zdroj: ČSÚ, 2011 a.

1.2.3 Subjekty v dopravě, přepravě a zasílatelství

Pro lepší pochopení dané problematiky je nutné rozlišovat mezi jednotlivými subjekty, které jsou činné v oblasti přepravy a dopravy. Jsou jimi myšleni dopravci, přepravci, zasílatelé, příjemci, odesílatelé, příkazci apod. Uvedené subjekty plní různé funkce, z nichž vyplývají odlišná práva a povinnosti. Dopravce a zasílatele lze také označovat jako **operátory**, což jsou ti, kteří nabízejí své přepravní služby. (Novák a kol., 2005, s. 46) V následujícím textu budou tyto pojmy vysvětleny společně s příslušnými typy smluv.

Přepravci patří spolu s cestujícími do kategorie uživatelů dopravy. **Uživatelé dopravy** jsou ti, kteří platí jiným subjektům za využívání jimi nabízených přepravních služeb. Uživatelem ale může být i ten, kdo sebe či zboží přepraví vlastními silami. (Novák a kol., 2005, s. 45) Jako **přepravce** je označován subjekt, který u dopravce (příp. zasílatele) poptává přepravení zásilky z jednoho místa na jiné. V rámci mezinárodního obchodování může být přepravcem prodávající, kupující, zprostředkovatel či dokonce speditér. Záleží na tom, jak se obchodní partneři na přepravě zboží dohodnou. Příkladem může být výběr mezinárodně uznávané obchodní či dodací podmínky, v níž je přesně uvedeno, kdo a kam sjednává a hradí přepravu. V přepravní smlouvě vystupuje přepravce pod označením **odesílatel**, v zasílatelské jako **příkazce**.

Subjekt, jehož povinností je uskutečnit přepravu nákladu dopravním prostředkem, se označuje jako **dopravce**. Dopravní prostředek může, ale nemusí být ve vlastnictví dopravce (příkladem je využití leasingu). Dopravce tuto činnost provozuje svým vlastním jménem, na svůj účet a odpovědnost. Volba dopravce je velice důležitým krokem, který ovlivňuje nejenom realizaci přepravy, ale i úspěch samotného obchodu. Přepravce si musí

dát pozor na dopravce poskytující nekvalitní služby, čímž podstatně stoupá pravděpodobnost realizace přepravních rizik. V námořní dopravě jsou dopravci označováni jako *rejdaři*.

Smluvní zajištění přepravy může být ošetřeno prostřednictvím tří základních smluv. Občanský zákoník uvádí:

- smlouvu o přepravě věci,
- smlouvu o provozu dopravního prostředku,
- smlouvu o nájmu dopravního prostředku.

Smlouva o přepravě věci se uzavírá mezi odesílatelem a dopravcem. Povinností odesílatele je zaplatit poskytovateli přepravy úplatu neboli přepravné. To může být placeno po předání zásilky jejímu příjemci, nebo ještě před uskutečněním přepravy. Pokud není ve smlouvě stanoveno, odesílatel má povinnost ho uhradit v obvyklé výši platné při uzavření této smlouvy. Dopravce se zavazuje k přepravě odesílatelem určeného nákladu z místa odeslání do místa určení ***příjemci***. Přeprava se musí uskutečnit odborně ve stanovené době, případně bez nezbytného odkládání. Dopravce nese odpovědnost za vzniklé škody na přepravovaném nákladu. Existují však určité skutečnosti, které ho z odpovědnosti vylučují, ale musí být nepopíratelně prokázány. Patří mezi ně škoda způsobená:

- příjemcem/vlastníkem/odesílatelem;
- vadným obalem;
- vadou nebo přirozenými sklony předmětu přepravy.

(Sbírka zákonů ČR, 2012, s. 1295–1298), (Machková a kol, 2007, s. 127)

Alternativami ke smlouvě o přepravě věci jsou ***smlouva o provozu dopravního prostředku*** (objednatel určí náklad, který provozce za odměnu přepraví v rámci jedné předem stanovené cesty, nebo většího počtu cest ve stanovené době) a ***smlouva o nájmu dopravního prostředku*** (pronajímatel předá nájemci za úplatu – nájemné – jakýkoliv dopravní prostředek na určitou dobu k používání při osobní nebo nákladní přepravě). U těchto smluvních ujednání je vyžadována písemná úprava. (Česko, 2012, s. 1272, 1298–1299)

Zasílatel je v odborné literatuře a praxi označován také jako **speditér**. Jeho základní činností je nalezení vhodného dopravce. Zasílatelé však poskytují mnohem komplexnější služby, mezi něž patří zabalení zboží, jeho skladování, kontrola; celní, právní a pojistné služby atd. Využitím zasílatele mohou obchodní partneři výrazně snížit přepravní rizika vyvolaná např. volbou nevhodného dopravce, dopravního oboru apod. (Machková a kol., 2007, s. 126)

Jelikož může zasílatel vystupovat v roli zprostředkovatele, odesílatele i dopravce, což ovlivňuje uzavírané smlouvy, mohou být vztahy mezi jednotlivými subjekty značně komplikované. Nejjednodušší možností je, že speditér má za úkol pouze zajištění přepravy, nikoliv její výkon. Zajištění přepravy spočívá v nalezení dopravce, který bude odpovědný za samotné přepravení zásilky. V takovém případě zasílatel vystupuje jen jako zprostředkovatel, kdy je přepravní smlouva uzavírána mezi odesílatelem (zadavatel přepravy) a dopravcem, kterého zvolí speditér. Dále je možné, aby zasílatel vystupoval jako odesílatel, kdy se přepravní smlouva uzavře mezi ním a dopravcem. Toto je však mnohem rizikovější varianta s ohledem na odpovědnost za škody a náklady. Jak uvádí Novák a kol. (2005, s. 271), může být využito i tzv. „*právo vlastního vstupu*“, což znamená, že vlastní výkon přepravy spočívá na zasílateli. V takovém případě se uzavře smlouva o přepravě věci mezi odesílatelem a zasílatelem. (Česko, 2012, s. 1287)

Zasílatelská smlouva je v ČR upravena Občanským zákoníkem. Podle této smlouvy je povinností zasílatele obstarat pod jeho jménem přepravu zásilky, za kterou mu náleží odměna od příkazce. Příkazcem je zde nazýván subjekt, který si přepravu objednává – jedná se tedy o dopravce. Smlouva nemusí mít písemnou formu. V takovém případě má zasílatel právo na vystavení zasílatelského příkazu ze strany příkazce. Příkazce dává pokyny, podle kterých má zasílatel při obstarání přepravy postupovat. (Česko, 2012, s. 1287), (Novák a kol., 2005, s. 271–272)

1.2.4 Silniční doprava

Již mnoho let je silniční doprava velice významným dopravním oborem, ať už se jedná o přepravu osob nebo nákladu, u něhož význam silniční dopravy neustále roste na úkor ostatních dopravních oborů, především dopravy železniční. K nebývalému rozvoji osobní automobilové dopravy pak došlo v 80. a 90. letech 20. stol. (Novák a kol., 2005, s. 30–31)

Mezi hlavní přednosti silniční dopravy patří beze všech pochybností její rychlost, které mohou ostatní dopravní obory jen stěží konkurovat. (Machková a kol., 2010) Požadavek na rychlost je důležitý např. při přepravě potravin a jiných rychle zkazitelných produktů, které jsou často přepravovány právě prostřednictvím silniční dopravy. Rychlost ale podmiňuje dostatečně rozvinutá infrastruktura. Právě nedostatky v infrastruktuře vedou ke zpomalování přepravy po pozemních komunikacích a zvyšování její rizikovosti. Další výhodou je schopnost přepravení nákladu přímo na místo určení, což je např. při železniční přepravě prakticky nemožné. Silniční doprava je také mnohem flexibilnější, finančně dostupnější a je vhodná pro dodávky tzv. Just-in-time, pro které je čas klíčovým faktorem. Systém Just-in-time je často využíván automobilkami, které díky němu mohou snížit své náklady spojené se skladováním součástek a náhradních dílů, jež nejsou uskladněny, ale jsou dodány v okamžiku potřeby. V ČR byly v roce 2011 v rámci mezinárodní silniční dopravy nejvíce přepraveny (největší objem v tunách) kovy a kovové výrobky, potravinářské výrobky a nápoje, dřevo a dřevěné výrobky. (ČSÚ, 2011 b)

Jak již bylo uvedeno, jakákoliv dopravní činnost s sebou nese i určité nevýhody. Tento fakt platí především v souvislosti se silniční dopravou, se kterou je spojeno poměrně velké množství negativně se projevujících jevů. V důsledku zvyšující se liberalizace světového obchodu vzrůstají také objemy přepravovaného zboží. Na mnoha místech je v důsledku toho nadměrně zatěžována dopravní infrastruktura, která často ani nestačí současným nárokům na přepravu. To má za následek snižování efektivnosti tohoto dopravního oboru, a proto je nezbytné, aby se současné investice do infrastruktury zvyšovaly (např. výstavba dálnic, oprava stávajících pozemních komunikací, propojování dopravních uzlů). Tyto investice by se samozřejmě projevíly pozitivně i ve snížení počtu nehod. V tabulce 3 jsou uvedeny údaje o silniční infrastruktuře – konkrétně o státních silnicích a dálnicích – u vybraných členských zemí EU. V ČR v současnosti v rámci rozvoje infrastruktury

probíhá modernizace dálnice D1 na úseku o celkové délce 160 km. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2014)

Tabulka 3: Celková délka silnic v km u vybraných zemí EU

Země	2008		2009		2010	
	státní silnice	dálnice	státní silnice	dálnice	státní silnice	dálnice
Finsko	77 403	739	77 396	765	77 383	779
Německo	40 203	12 645	39 887	12 813	39 710	12 819
Maďarsko	31 363	1 274	30 104	1 273	.	.
Itálie	19 290	6 629	19 375	6 661	20 856	6 668
Polsko	18 520	765	18 579	849	18 606	857
Švédsko	15 329	1 855	15 353	1 891	.	.
Španělsko	15 338	13 518	15 264	13 506	15 103	14 262
Belgie	12 613	1 763	12 760	1 763	13 229	1 763
Rakousko	9 993	1 696	9 994	1 696	9 959	1 719
Francie	9 765	11 042	9 768	11 163	9 754	11 392
Spojené Království	.	3 673	8 596	3 674	8 489	3 673
ČR	6 210	691	6 198	729	6 255	734
Irsko	5 433	423	5 443	663	.	.
Slovenská republika	3 434	384	3 496	391	3 507	416
Dánsko	2 711	1 128
Lucembursko	837	147	837	152	.	.
Nizozemí	751	2 637	750	2 631	711	.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2012.

Jedním z vážných dopadů silniční dopravy je fakt, že přispívá ke znečištění ovzduší prostřednictvím emisí oxidů dusíku (oxidu dusičitého a oxidu dusnatého). Na celkových emisích těchto oxidů se silniční doprava podílí asi ze 40 %. V letech 2010–2012 byly povolené limity těchto emisí překročeny např. v Rakousku, Lucembursku, Francii, Německu, Belgii; naopak v ČR byly výsledky pod limity stanovenými Směrnicí 2001/81/EC Evropského parlamentu a Rady EU. (European Environment Agency, 2014) Emise oxidů dusíku mají velmi negativní vliv na lidské zdraví, konkrétně přispívají k řadě závažných onemocnění, jakou jsou rakovina plic, infarkt, astma a jiné nemoci srdce a plic. Kromě toho využívání automobilů pro osobní dopravu vede i ke snižování fyzické aktivity, což má za následek náchylnost k obezitě. Dalším problémem je i hluchost, která v hustě obydlených oblastech, kde je silniční doprava silně koncentrována, vede často k poruchám spánku, pozornosti a snížení výkonnosti. (Kjellstrom a kol., 2003, s. 453)

Zvyšující se počet motorových vozidel s sebou přináší větší pravděpodobnost dopravních nehod, které mají za následek nejrůznější zranění a v mnoha případech také smrt. Není náhodou, že silniční dopravní nehody představují v současnosti hlavní příčinu úmrtí mladých lidí ve věku od 15 do 29 let. Každý rok zemře na silnicích celého světa více než 1,24 milionu lidí. (Kjellstrom a kol., 2003, s. 456), (WHO, 2013 a) To vše s sebou přináší i nejrůznější ekonomické dopady pro jednotlivé účastníky dopravních nehod, ale i samotný stát. Mezi tyto dopady lze zařadit např. škody na majetku, ztráty příjmů, náklady na léčení.

Podnikání v silniční dopravě je mimo jiné považováno za poměrně atraktivní podnikatelskou činnost, což se projevuje velkým počtem dopravců a vysoce konkurenčním prostředím, kde nabídka převyšuje poptávku. V souvislosti s tím také roste pravděpodobnost, že někteří z nich poskytují služby na neodborné a nekvalitní úrovni. Využívání služeb těchto podnikatelských subjektů výrazně zvyšuje přepravní rizika, což může v konečném důsledku ohrozit úspěšný výkon přepravy. Výběr zkušeného dopravce představuje prevenci přepravních rizik. Při jejich zajištění se využívá poměrně účinný nástroj nazývaný pojištění odpovědnosti dopravce, který bude vysvětlen ve 4. kapitole.

V souvislosti s mezinárodní přepravou bylo uzavřeno několik velice důležitých multilaterálních smluv, které pomáhají sjednocovat podmínky a snižovat přepravní rizika. V oblasti silniční nákladní přepravy je na mezinárodní úrovni klíčová tzv. **Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě** (Convention Marchandise Routière, dále jen Dohoda CMR). Dohoda CMR je pro státy, jež ji přijaly, právně závazná. (Machková, 2007), (Novák, 2005) K těmto zemím se řadí i ČR (dohoda je součástí českého právního řádu). Existují ale státy, kde tato dohoda neplatí, a přeprava se řídí podle pravidel stanovených jinými úmluvami. Před samotnou realizací přepravy je proto nutné ověřit, jestli přepravní trasa a místo určení spadají pod dohodu CMR či nikoliv. Dohoda CMR tedy upravuje takovou přepravu, kdy se převzetí a doručení přepravované věci uskutečňuje ve dvou odlišných zemích, z nichž přinejmenším jedna zmíněnou dohodu přijala. Naopak vnitrostátní přeprava je zcela mimo působnost této dohody a je upravena národními předpisy. Dohoda CMR mimo jiné neupravuje přepravu následujících věcí: mrtvá těla (lidská i zvířecí), poštovní zásilky, stěhované svršky. Kromě toho se nevztahuje

ani na zasílatelské smlouvy a multimodální přepravy. Úmluva akceptuje využívání dodacích doložek INCOTERMS. (Krofta, 2009, 20–21)

Z této dohody mimo jiné vyplývá používání **nákladních listů CMR** (mezi dopravci označované jako tzv. „camráky“). Tyto dokumenty představují souhlas všech zúčastněných stran s jejich právy a povinnostmi vyplývajících z Dohody CMR. List CMR také potvrzuje, že došlo k uzavření smlouvy o přepravě, která však nemusí být podle Dohody CMR písemná, a dále i přijetí nákladu dopravcem. Pro nabytí platnosti musí být nákladní list podepsaný následujícími subjekty: odesílatelem a dopravcem (v praxi se za dopravce podepisuje řidič). Nákladní list je důležitý také proto, že jsou na něj zaznamenávány případné vady a poškození, které jsou objeveny při prohlídce zásilky. Neplatný nákladní list proto představuje pro dopravce velký problém, pokud je náklad nějakým způsobem poškozen, přičemž se jednalo o výrobní poškození, ale odesílatel nepodepsal nákladní list. V rámci Dohody CMR je také věnována pozornost odpovědnosti dopravce za ztrátu a poškození zásilky. (Novák a kol., 2005, s. 193), (Krofta 2009, s. 76, 152–153)

Následující dokument soustředící se na obsluhu motorových vozidel určených pro přepravu nákladu, ale i osob, se nazývá **Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě** (dále jen Dohoda AETR). Dohoda AETR upravuje především dolní hranici věku řidiče vozidla, jeho přestávky v řízení, délku odpočinku atd. Jejími členy jsou např. všechny členské státy EU. (Novák a kol., 2005, s. 198–199)

Přeprava nebezpečného nákladu se řídí podle **Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí** (dále jen Dohoda ADR). Tato dohoda spadá pod Evropskou hospodářskou komisi Organizace spojených národů (dále jen EHK OSN) a platí již od roku 1968. K počátku roku 2013 platila dohoda ve 48 zemích z Evropy (všechny členské státy EU), Asie a Afriky. Z dohody vyplývají také kontroly nebezpečných přepravovaných věcí. Pokud dojde k porušení dohody, jsou případné postihy ponechány plně v kompetenci zúčastněných států, neboť EHK OSN k tomu není zmocněna. Součástí dohody ADR jsou dvě přílohy. V Příloze A jsou uvedeny požadavky, které musí nebezpečný náklad splňovat, aby mohl být přepravován (obal, značení apod.). Současně jsou v této příloze uvedeny věci, které nelze přepravovat. Obsahem Přílohy B jsou požadavky na dopravní prostředky,

kteře mohou vykonávat tento typ přepravy, a obsluhu vozidla. Smluvní státy mají podle dohody právo odmítnout přepravu nebezpečné věci přes své území, ale i možnost povolit přepravu zakázaných věcí podle Přílohy A. Aby bylo možné považovat věc za nebezpečnou, musí mít alespoň jednu z následujících specifických vlastností, mezi něž patří hořlavost, jedovatost, výbušnost apod. Nebezpečí spočívá především v tom, že v případě nehody může taková věc ohrozit lidské životy nebo zdraví, životní prostředí a hmotný majetek. V ČR platí tato dohoda nejen na přepravu mezinárodní, ale i na vnitrostátní. (Ministerstvo dopravy, 2006), (Novák a kol., 2005, s. 196)

Při přepravě potravin a dalšího zboží, které vyžaduje, aby bylo skladováno a přepravováno při určité teplotě, jsou zejm. na dopravní prostředky kladeny mnohem vyšší nároky, než u přepravy „obyčejného“ nákladu. Na mezinárodní úrovni je tato problematika upravena ***Dohodou o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy*** (dále jen Dohoda ATP). Dohoda ATP se vztahuje i na železniční přepravu. Další významnou smlouvou v mezinárodní kamionové dopravě je ***Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR***. (Novák a kol., 2005, s. 198), (Machková a kol., 2007, s. 130)

Mezinárodní silniční unie (International Road Transport Union, dále jen IRU) je mezinárodní organizace úzce spolupracující s OSN jako její poradní orgán, konkrétně s její Hospodářskou a sociální radou, dále s EU apod. K založení IRU došlo v Ženevě již v roce 1948. V oblasti silniční dopravy má IRU největší vliv. Jejím cílem je prosazovat zájmy svých členů v oblasti silniční dopravy. (Novák a kol., 2005, s. 182)

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA (dále jen ČESMAD BOHEMIA) je největší organizací, která v ČR působí v oblasti silniční dopravy. ČESMAD BOHEMIA se soustředí na poskytování nejrůznějších služeb, které mají přispívat ke zjednodušení podnikání dopravců. Kromě toho vyvíjí také úsilí v oblasti silniční dopravy jako takové a při jednání se státní správou. Členy se mohou stát dopravci bez ohledu na oblast jejich působení (pouze ČR či zahraničí) nebo jejich zaměření (přeprava osob či nákladu). V současné době patří mezi jeho členy skoro 2 000 subjektů zabývajících se podnikáním. Podmínkou členství je bydliště u fyzické osoby nebo sídlo

u právnické osoby v ČR. Dále tato osoba musí být držitelem příslušného oprávnění pro provozování silniční motorové dopravy a také musí mít ve vlastnictví motorové vozidlo s užitečnou hmotností nad 900 kg (případně může být jeho provozovatelem). Za členství ve sdružení platí členové roční členské poplatky a to podle počtu vozidel využívaných v rámci jejich podnikání (např. za 1 vozidlo se platí 1 500 Kč, za 100 a více vozidel činí poplatek 60 000 Kč). (ČESMAD BOHEMIA, 2014 a, b, c)

Mezi základní služby poskytované ČESMAD BOHEMIA patří:

- poradenství v oblasti snižování rizik a výběru vhodného pojištění,
- pomoc s hledáním a rezervováním trajektu,
- zprostředkování palivových (tankovacích) karet,
- pomoc s navrácením daně z přidané hodnoty,
- nabízení platebních prostředků pro úhradu mýta, dálničních a tunelových poplatků,
- prodej náhradních dílů a dalšího zboží,
- zajištění vízových povolení pro řidiče motorových vozidel,
- zajištění karnetů TIR a jiných povolení,
- pořádání školení (pro řidiče, dispečery, manažery apod.).

(ČESMAD BOHEMIA, 2014 d)

1.2.5 Železniční doprava

Železniční doprava byla v minulosti dominantním dopravním oborem v dobách, kdy ještě nebyla vynalezena letadla a automobily. Její využívání se snižuje a výkon oproti minulosti klesá. V mnoha evropských zemích má v železniční dopravě dominantní postavení stát, který často vystupuje jako jediný dopravce a představuje tak monopol. Takto málo konkurenční prostředí ale nepodporuje kvalitu ani ceny poskytovaných služeb, což působí v neprospěch jak zájemců o daný typ přepravy, tak i provozovatelů, kteří zaznamenávají klesající poptávku. Na druhou stranu je ale zmíněná situace celkem pochopitelná, neboť železniční doprava nemá takové možnosti, jako třeba doprava silniční, což souvisí s tím, že současná železniční síť dokáže pojmout velmi omezený počet vlaků, a tak i uživit velmi málo nebo pouze jednoho dopravce. V bývalých komunistických zemích, jako je Rusko, Estonsko, Lotyšsko, Litva, Slovinsko apod., má železniční doprava velký podíl na celkové nákladní dopravě. (Commercial Motor, 2006, s. 8)

Údaje o železniční infrastruktuře u vybraných členských zemí EU jsou uvedeny v tabulce 4. Pro srovnání, u zemí s přibližně podobnou rozlohou jako ČR (Rakousko, Irsko), je provozní délka tratí mnohem kratší, což potvrzuje hustotu železniční infrastruktury v ČR.

Tabulka 4: Provozní délka tratí v km u vybraných zemí EU

Země	2008	2009	2010
Německo	37 798	37 934	37 679
Francie	31 041	29 466	29 273
Polsko	20 196	20 360	20 228
Itálie	16 529	16 686	16 704
Spojené Království	15 814	15 754	15 884
Španělsko	13 353	13 354	13 853
Švédsko	11 032	11 138	11 160
ČR	9 586	9 578	9 568
Maďarsko	7 813	7 390	.
Finsko	5 919	5 919	5 919
Rakousko	.	.	5 828
Slovenská republika	3 623	3 623	3 622
Belgie	3 513	3 578	.
Dánsko	3 181	.	.
Nizozemí	2 888	2 896	3 013
Portugalsko	2 842	2 842	2 843
Řecko	2 552	.	.
Irsko	1 889	.	.
Lucembursko	657	657	.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR. Dopravní ročenka 2012.

V ČR je tento druh dopravy druhý nejčastěji využívaný, hned za silniční dopravou, s čímž souvisí také hustá železniční síť. V roce 2011 se v rámci této dopravy nejvíce přepravilo černé a hnědé uhlí, ropa a zemní plyn, rudy a jiné nerostné suroviny. (ČSÚ, 2011 c) Dominantním železničním dopravcem jsou ČR v osobní i nákladní přepravě, již mnoho let České dráhy (dále jen ČD), společně se svojí dceřinou společností ČD Cargo, a. s. ČD jsou akciovou společností se 100% státní účastí, která však v posledních letech proslula především nepříliš pozitivně se vyvíjející kvalitou služeb, zastarávajícím vozovým parkem, poměrně vysokými cenami a častými skandály. Na druhou stranu tento podnikatelský subjekt podniká různá opatření k nápravě. (Novák a kol., 2005, s. 199–200)

Mezi nevýhody železniční dopravy patří např. nedostatečné pokrytí železniční sítí, jejíž hustota se oblast od oblasti liší, takže se prostřednictvím železnice nelze dopravit kamkoliv je potřeba. To je samozřejmě spojeno s tím, že i když je při přepravě využita železnice, je často nezbytné přepravit nejprve náklad prostřednictvím silniční dopravy na nádraží či překladiště, kterým prochází trať, a pak ho zase z těchto míst přepravit na konečné místo určení, což jen vede ke zpomalování a zvyšování dopravní náročnosti. Překážkou bývají i rozdílné rozchody železničních kolejí v některých zemích, takže zboží musí být přeloženo. Další nevýhodou je většinou dražší železniční přepravné ve srovnání se silničním přepravným. Nepopíratelnou předností železniční dopravy je fakt, že je mnohem méně riziková, než doprava silniční (k železničním nehodám dochází mnohem méně často), a také šetrnější k životnímu prostředí.

Mezinárodní železniční doprava je v mnoha zemích upravena *Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě* (Convention relative aux Transport Internationaux Ferroviaires, dále jen Úmluva COTIF), která platí od roku 1985. Podobně jako Dohoda CMR má dva dodatky. Předmětem dodatku A nazývaného Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV), je přeprava osob. Dodatek B - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), je soustředěn na přepravu zboží. Součástí Úmluvy jsou také 4 dodatky upravující přepravu nebezpečných zásilek, spěšnin, kontejnerů a vozu přepraveců na mezinárodní úrovni. Úmluva např. neplatí ve státech, které byly v minulosti součástí Svazu sovětských socialistických republik. Z této úmluvy pak vyplývá odpovědnost dopravce. Poškozená strana ale může nárokovat náhradu škody pouze u jednoho železničního dopravce, který se zúčastnil mezinárodní přepravy poničeného nebo ztraceného nákladu. Smluvní státy Úmluvy COTIF mezi sebou používají *železniční nákladní listy CIM*, které podobně jako nákladní listy CMR potvrzují přijetí zásilky k přepravení a existenci smlouvy o přepravě. (Machková a kol., 2007, s. 128–129), (Novák a kol., 2005, s. 229–230, 233)

Mezinárodní přepravu v bývalých zemích Svazu sovětských socialistických republik upravují Dohody SMGS a SMPS. Pro přepravu nákladu je klíčová Dohoda SMGS, pro přepravu cestujících Dohoda SMPS. Tyto Dohody vznikly v rámci Organizace

pro spolupráci železnic a platí od roku 1951. V důsledku neuznávání Úmluvy COTIF ve Společenství nezávislých států a existence těchto ujednání jsou přepravy do těchto států složitější a samozřejmě také rizikovější, neboť při překročení hranic dochází ke změně podmínek, za kterých přeprava probíhá. (Novák a kol., 2005, s. 233)

Podobnou organizaci jako je IRU, představuje **Mezinárodní železniční unie** (Union Internationale des Chemins de Fer, dále jen UIC). UIC funguje již od roku 1922 a sídlí v Paříži. Jejím primárním úkolem je podporovat a posílit postavení železniční dopravy. Kromě toho se také zabývá nejrůznějšími technickými a technologickými záležitostmi souvisejícími s železniční dopravou, unifikací předpisů, podporou mezinárodních přeprav atd. Členskou základnu UIC tvoří společnosti podnikající v oblasti železniční dopravy a v ní činné organizace pocházející z celého světa. (Novák a kol., s. 225–226)

1.2.6 Letecká doprava

Letecká doprava je v rámci mezinárodních nákladních přeprav využívána mnohem méně. Existují však určité komodity, pro které je letecká doprava typická a hojně využívaná. Jedná se o přepravu léků, potravin, květin apod. Jiná situace ovšem panuje u přepravy osob, kdy je u přesoceánských letů logicky dominantní a zcela zastihuje námořní přepravu osob. V rámci letecké dopravy je také běžným jevem sdružování leteckých společností do aliancí, v rámci nichž dochází k jejich vzájemné spolupráci a zvyšování efektivnosti.

Mezi hlavní výhody tohoto druhu dopravy patří rychlost a bezpečnost. Při leteckých přepravách nedochází k příliš mnoha nehodám, jako u silniční dopravy, ale o to větší je jejich dopad na lidské životy a majetkové ztráty, pokud dojde k pádu velkých dopravních letadel. Naopak největší nevýhodu představuje cenová náročnost.

Leteckou dopravu je možné rozlišit na pravidelnou a charterovou. K přepravování nákladu je vhodnější doprava charterová, která se uskutečňuje podle potřeb odesílatelů zboží a celý prostor letadla je možné využít k přepravě nákladu. Pravidelné linkové lety umožňují přepravit náklad pouze v omezeném množství a velikosti, jelikož je pozornost soustředěna především na přepravu osob. U pravidelné linkové dopravy je používán **letecký nákladní**

list, který má podobný účel a náležitosti jako nákladní listy CMR a CIM. (Machková a kol., 2007, s. 130)

V linkové letecké dopravě je klíčovou organizací ***Mezinárodní sdružení leteckých přepraveců*** (International Air Transport Association, dále jen IATA). IATA působí na nevládní úrovni (jejími členy jsou letecké společnosti) a svoji činnost vyvíjí již od roku 1929. (Machková a kol., 2005, s. 130)

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (tzv. Montrealská úmluva) se objevila již v roce 1929. Přeprava nákladu, který představuje nějaké ohrožení, se řídí podle ***Podmínek IATA pro přepravu nebezpečného zboží*** (IATA – Dangerous Good Regulations). U takovýchto přeprav se kromě nákladních listů vystavují i speciální listiny potvrzující nebezpečnost nákladu. (Novák a kol., 2005, s. 240, 243)

Další organizací, jejímiž členy jsou na rozdíl od IATA vlády jednotlivých zemí, je ***Mezinárodní organizace pro civilní letectví*** (International Civil Air Organisation, dále jen ICAO). Založení ICAO proběhlo v roce 1947. Sídlo této organizace, která je agenturou OSN, leží v Chicagu. Hlavním cílem je bezpečnost letového provozu napříč jednotlivými zeměmi. (Novák a kol., 2005, s. 244)

1.2.7 Námořní doprava

V minulosti představoval tento dopravní obor jedinou možnost, jak mohli lidé přepravit sami sebe a svůj náklad z jednoho kontinentu na druhý, avšak s průmyslovou revolucí a rozvojem technologií se objevila letadla, která začala lodím konkurovat, zejména co se týká přepravy osob. Více než polovina nákladní přeprav na světě je uskutečňována prostřednictvím lodní dopravy. V důsledku své vnitrozemské polohy, může ČR využívat námořní přepravu pouze nepřímo. Námořní lodě se mezi sebou liší nejen podle své velikosti, ale také podle toho, co a na jaké vzdálenosti mají přepravovat (např. tankery, kontejnerové a jiné lodě určené pro suchý náklad). Nejvíce se přepravuje ropa, obilí, uhlí a nejrůznější kovy. (Machková a kol., 2005, s. 131–134) Faktem ale je, že lodě mají ve srovnání s ostatními dopravními prostředky schopnost pojmout a přepravit největší objem nákladu najednou.

Jako u každého dopravního oboru, i s námořní dopravou jsou spojena přepravní rizika. Přepravy po moři bývají často na velké vzdálenosti, při nichž je větší šance, že se něco přihodí. Námořní lodi jsou také silně vystaveny působení počasí. Při porovnání s dopravou silniční dochází k námořním nehodám mnohem méně. Avšak dopady takového lodního neštěstí bývají nesrovnatelně větší – tankery a jiná velká plavidla mají obrovskou hodnotu, přepravují větší objem nákladu a obsahují obrovské zásoby paliva, které může uniknout do moře (to platí mnohonásobně u tankerů).

Podobně jako u letecké dopravy je námořní přeprava realizována jako liniová (probíhající pravidelně podle jízdních řádů, s existencí nejrůznějších přírážek a přepravních tarifů) a trampová (nejsou zde stálé jízdní řády). Vedle námořních nákladních listů se u námořních přeprav používají také *konosamenty* neboli *náložní listy*, které jsou obchodovatelnými cennými papíry a které potvrzují převzetí zboží a u liniové námořní dopravy uzavření smlouvy o přepravě. (Machková a kol., 2007, s. 131–134) Na rozdíl od ostatních dopravních oborů je námořní přepravu složitější zajistit, což dokládá velké množství subjektů v ní působících.

Nejdůležitějšími smlouvami upravujícími mezinárodní námořní přepravu jsou *Úmluva OSN o námořní přepravě zboží* (tzv. Hamburská pravidla, 1978), *Úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů* (tzv. Haagsko-visbyská pravidla, 1968), *Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů* (tzv. Haagská pravidla, 1924). (Machková a kol., 2007, s. 133)

Významnou organizací v rámci mezinárodní námořní dopravy je *Baltická a mezinárodní námořní rada* (Baltic and International Maritime Council, dále jen BIMCO). Činnost BIMCO je soustředěna na úpravu konosamentů v liniové dopravě a přepravních smluv (tzv. charter party) v dopravě trampové. Také se zaměřuje na prosazování zájmů svých členů – rejdařů. V oblasti námořní dopravy také působí *Mezinárodní námořní organizace* (International Maritime Organisation, dále jen IMO). IMO se na rozdíl od BIMCO soustředí na životní prostředí a jeho ovlivňování námořní dopravou. (Novák a kol., 2005, s. 260–261)

1.2.8 Vnitrozemská vodní doprava

Význam vnitrozemské vodní nebo také říční dopravy je v rámci jednotlivých teritoriálních oblastí odlišný, neboť se odvíjí od množství vodních toků, jejich délky a splavnosti. V ČR je říční doprava omezena nedostatkem vhodných řek, jež by byly splavné po celé své délce, příp. je jejich splavnost omezena ročním obdobím. Nejvíce se jejím prostřednictvím přepravují různé hromadné substráty, jako je písek, štěrk, obilí, které nekladou velké nároky na přepravu. Podobně tomu bylo i v ČR v roce 2010, kdy největší podíl na mezinárodní nákladní říční dopravě mělo černé a hnědé uhlí, ropa a zemní plyn, chemické látky, plastové výrobky, jaderné palivo a rudy. (ČSÚ, 2010) Říční doprava je vhodná i pro nadrozměrné přepravy. Mezinárodní říční přeprava je upravena *Úmluvou o přepravní smlouvě ve vnitrozemské vodní plavbě* (dále jen CMNI) z roku 2001. (Machková a kol., 2007, s. 134)

1.2.9 Organizace v zasílatelství

Největší a nejvýznamnější organizací v oblasti zasílatelství a logistiky, která sdružuje speditéry z celého světa je *Mezinárodní federace spedičních sdružení* (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, dále jen FIATA), o čemž svědčí desítky tisíc jejích členů z více než 150 zemí světa. FIATA je nezisková a nevládní. Tato federace vznikla ve Vídni již roku 1926. Její činnost je primárně zaměřena na harmonizaci aktivit jejích členů – zasílatelů a sjednocování přepravních dokumentů (vytváření nejrůznějších mezinárodně uznávaných konosamentů). (Machková a kol., 2007, s. 126–127)

Svaz spedice a logistiky České republiky (dále jen SSL ČR) byl založen v roce 1991, avšak pod názvem Svaz spedice a skladování České republiky. V roce 1992 získal SSL ČR členství ve FIATA, které je hrazeno z členských příspěvků. K přejmenování došlo v roce 1998. Svaz je zaměřený na zajišťování co možná nejlepších podmínek pro zasílatele a další subjekty podnikající v oblasti logistiky a skladování, což jim umožní zkvalitnění jimi poskytovaných služeb. Členství v SSL ČR je zpoplatněno v závislosti na jeho typu (řádné nebo přidružené) a počtu zaměstnanců ve společnosti, která se chce stát členem. V rámci SSL ČR byly vydány také Všeobecné zasílatelské podmínky, které jsou v souladu s principy FIATA. (SSL ČR, 2014 a, b, c), (Novák a kol., 2005, s. 300)

Mezi hlavní služby SSL ČR patří zprostředkovávání:

- softwaru zaměřeného na zasílatelskou, logistickou a skladovací problematiku,
- nabídky skladovacích prostor po ČR,
- aktuálních informací z oblasti spedice,
- pojišťovacího, ekonomického a právního poradenství. (SSL ČR, 2014 d, e, f)

2 Riziko a risk management

Ve druhé kapitole je nejprve vysvětleno, co je to vlastně riziko a jaké je jeho členění podle různých autorů a hledisek. V dalších podkapitolách je přímo věnována pozornost přepravním rizikům a možnostem jejich zajištění.

2.1 Charakteristika rizika a jeho členění

Ducháčková (2000, s. 5) definuje **riziko** následovně: „*možnost vzniku události s výsledkem odchylným od cíle s určitou objektivní pravděpodobností (statistickou či matematickou)*“. Obecně se tedy jedná o určitou situaci či stav, u kterého hrozí, že s nějakou pravděpodobností nastane. Kromě náhody hrají velkou roli informace. Právě ty totiž mohou ovlivnit velikost rizika, neboť nedostatečné či nesprávné informace vedou k přijetí špatných rozhodnutí a opatření. Ve většině případů riziko vystupuje jako nežádoucí hrozba a právě tak ho i většina lidí vnímá. Takové riziko označuje Ducháčková jako tzv. **čisté**. Existuje ale i **spekulativní riziko**, jinak nazývané i podnikatelské (Hnilica a Fotr, 2009, s. 16), u kterého je možné, aby odchylná výsledná situace dopadla záporně nebo kladně. Toto riziko se tedy týká majetku a jeho typickými příklady při kladném odchylném výsledku jsou lepší hospodářská situace podniku, než byla prognózována, či úspěch při obchodování na burze. Spekulativní riziko se na rozdíl od čistého nepojišťuje, což má samozřejmě svoji logiku. (Ducháčková, 2000, s. 8)

Pravděpodobnost, s jakou může riziko nastat, je možné stanovit – odhadnout objektivně či subjektivně. Ducháčková mimo jiné odlišuje od rizika pojem **pravá nejistota**, která je na rozdíl od rizika velmi neurčitá a tedy i nepojistitelná, neboť pravděpodobnost, s jakou může nastat, nelze kvantifikovat. Riziko spolu s pravou nejistotou jsou však nedílnou součástí života každého člověka, především jsou ale neodmyslitelně spojeny s podnikatelskou činností, která bývá v mnohých případech často velmi nejistá. Uskutečněné čisté riziko má podobu škody, která se může týkat osob, věcí nebo majetku. S touto škodou pak bývají spojovány dodatečné výdaje nebo ztracené příjmy/zisky. (Ducháčková, 2000, s. 8)

Jedním ze základních přístupů k zajištění rizika je tzv. finanční krytí, které může nabývat tří podob:

- státní finanční krytí,
- individuální finanční krytí
- pojištění.

K finančnímu krytí ze strany státu dochází např., pokud dojde k přírodní katastrofě, která způsobí obrovské škody materiální i nemateriální povahy. Druhou možností je individuální finanční krytí, které představuje vytváření finančních rezerv, jejichž úkolem je pokrýt případné výdaje vzniklé v souvislosti s realizovaným rizikem. V rámci pojištění dochází k přesunu rizika na pojišťovnu, která výměnou za pravidelné platby pojistného přebírá úlohu pokrýt potenciální ztráty. (Ducháčková, 2000, s. 9).

Podle příčiny lze čistá rizika členit na objektivní a subjektivní. U *subjektivního rizika* je klíčový lidský faktor, naopak u *objektivního* nehraje žádnou roli. (Ducháčková, 2000, s. 6). Podle nahodilosti rozlišujeme rizika na rizika s absolutní nahodilostí a rizika s relativní nahodilostí. *Absolutní nahodilost* znamená, že k realizaci rizika nemusí vůbec dojít, čemuž odpovídají např. přírodní katastrofy. Naproti tomu *rizika s relativní nahodilostí* jsou nevyhnutelná a jejich typickým příkladem je smrt.

2.1.1 Rizikovost rizik

Velikost rizika je obecně ovlivňována nedostatečnými či chybnými informacemi, na základě nichž jsou přijata špatná rozhodnutí a opatření. Velikost rizika závisí na jeho četnosti, tedy jak často k němu dochází, a závažnosti, kterou je možné odvodit s případné škody. Díky těmto faktorům je možné rozlišit rizika podle rizikovosti následujícím způsobem:

- riziko 1. stupně,
- riziko 2. stupně,
- riziko 3. stupně,
- riziko 4. stupně.¹

¹V odborné literatuře (Ducháčková, 2005) byla tato rizika pouze rozlišena. Pojmenování vychází z nápadu autorky této diplomové práce.

Riziko 1. stupně představuje největší riziko, se kterým je možné se setkat, neboť klíčové faktory – závažnost a četnost – nabývají vysokých hodnot; to znamená, že takové riziko je realizováno opakovaně a jeho následné škody jsou obrovské, proto je nezbytné toto riziko nepodcenit, ale naopak ho zajistit odpovídajícím způsobem. **Riziko 2. stupně** je charakterizováno velkou závažností a malou četností, z čehož vyplývají podobné důsledky jako u rizika 1. stupně, avšak pravděpodobnost realizace takového rizika je nízká, což však neznamená, že by toto riziko mělo být ignorováno. U **rizika 3. stupně** hrozí malá závažnost, ale velká četnost; jde tedy o často realizovaná rizika způsobující malé škody. **Riziko 4. stupně** je prakticky zanedbatelné, neboť závažnost i četnost jsou malé a není tedy třeba se tímto rizikem nějak významně zabývat, jelikož nepředstavuje téměř žádnou hrozbu. (Ducháčková, 2005, s. 12).

Co se týče rizik, je velice důležitá včasná identifikace potencionální hrozby, aby bylo možné přijmout dostatečná opatření důležitá k vyrovnání se s následky realizovaného rizika. Pokud dojde k odhalení možného rizika, je třeba určit jeho důležitost – jaký by mohlo mít vliv na podnikání, především jestli ho může vážně ohrozit. (Hnilica a Fotr, 2009, s. 28). Toho lze např. dosáhnout přiřazením stupně rizikovosti. Při pátrání po rizicích se doporučuje jít tzv. do hloubky, tedy podrobně prověřit jednotlivá oddělení společnosti nebo dokonce jednotlivé činnosti a procesy. Takto podrobná hloubková kontrola však může mít nevýhodu určitého informačního zahlcení a následného neúmyslného podcenění závažného rizika či naopak zbytečného soustředění se na nepodstatné hrozby. U identifikovaných rizik 1. a 2. stupně je velice důležité uvážit a neprodleně přijmout nezbytná opatření, která sníží dopad těchto rizik, pokud k nim dojde.

Aktivně smýšlející společnosti se však nespokojují s pasivním vyčkáváním na nepříjemné následky, ale věnují se také prevenci, která může být klíčová při ochraně majetku a osob. Tam, kde to situace umožňuje, by bylo hloupé a zpátečnické nesoustředit se také na prevenci, která může v mnoha případech snížit pravděpodobnost realizace určité nebezpečné situace. Je však důležité si připomenout, že riziku se nikdy nelze zcela vyhnout, vždy existuje určitá nepatrná a třeba i nepravděpodobná šance. Toto platí zvláště, jedná-li se o podnikání, kde je určitá míra rizika vždy přítomna. Vysoce rizikové je podnikání, jehož předmětem činnosti je něco inovativního, co doposud nemělo obdoby.

2.1.2 Členění rizika

Hnilica a Fotr (2009, s. 16–19) rozlišují rizika mnohem podrobněji a to následovně:

- *podnikatelská a čistá* – podnikatelské může být i pozitivní, čisté je vždy negativní,
- *vnější a vnitřní* – příčinou vnějších rizik jsou faktory mimo podnik, naopak vnitřní rizika jsou způsobena příčinami v rámci podniku,
- *ovlivnitelná a neovlivnitelná* – rozdíl mezi těmito riziky spočívá v možnosti jejich předcházení nebo zmírnění jejich následků,
- *specifická a systematická* – systematická rizika se na rozdíl od rizik specifických vztahují prakticky na všechny subjekty,
- podle věcné náplně se rozlišují rizika: *technická, technologická, výrobní, ekonomická, finanční, kreditní, legislativní, environmentální, lidského faktoru, informační ...*

V odborné literatuře se můžeme setkat s různým členěním rizik týkajících se podnikání.

Machková a kol. (2007, s. 148) rozlišuje mezinárodní rizika jako:

- komerční,
- tržní,
- teritoriální,
- přepravní,
- kurzová,
- odpovědnosti za výrobek a další.

Obecně platí, že rizika jsou u mezinárodního obchodování mnohem větší než u obchodování jen na vnitřním trhu. Proto je u těchto typů obchodu důležité věnovat potenciálním rizikům zvýšenou pozornost.

Komerční rizika představují hrozbu, že jeden, případně oba obchodní partneři nedodrží nějakým způsobem podmínky vyplývající z kupní smlouvy. Mezi taková porušení patří ze strany prodávajícího nedodání zboží (úplné i neúplné), zpoždění při dodávce, dodání neodpovídajícího zboží (druh, kvalita) apod. Kupující se pak může zejména vyhybat převzetí zboží nebo jeho zaplacení. Toto riziko se také může projevit v odstoupení kteréhokoliv partnera od daného smluvního vztahu.

Tržní rizika se odvíjejí od stavu na příslušném trhu a jsou ovlivněna zejména vývojem nabídky a poptávky, velikostí konkurence na trhu, dostupnými technologiemi apod. Tato rizika se často projevují zvýšenými náklady a cenami či sníženým odbytem, a proto je vhodné využívat zejména u obchodů dlouhodobějšího charakteru klouzavé cenové doložky či pohyblivou cenu. Zmíněná opatření umožní pružněji reagovat na daný tržní vývoj. Pohyblivá cena je využívána zejména u obchodů se surovinami, kdy je při stanovování ceny přejímána cena určená vývojem na burze. Oproti tomu využití cenové doložky je flexibilnější. Tato doložka může být stanovena přímo (procentuálně vymezená změna ceny), ale i nepřímo (v kupní smlouvě je jen požadavek na úpravu ceny, žádná konkrétní čísla). V praxi však s tímto mohou nastat potíže v podobě odporu ze strany nakupujícího obchodního partnera, který je díky tomu v nejistotě ohledně výsledné prodejní ceny. Tržní riziko je však v podstatě nevyhnutelné a nelze se proti němu prakticky nijak účinně bránit. (Machková a kol., 2007, s. 148–149).

K přepravním rizikům dochází během realizování přepravy z místa odeslání na místo určení. Obecně se jejich pravděpodobnost zvyšuje se zapojením podniku do mezinárodního obchodu, který je většinou podmíněn přepravením určitého zboží za hranice domovského státu. Toto riziko bude podrobněji vysvětleno v následující podkapitole.

Teritoriální rizika se odvíjejí především od makroekonomické a politické situace v příslušném státě, oblasti. Do této kategorie spadají i rizika vyvolaná přírodními událostmi, jako jsou např. povodně. Politický aspekt těchto rizik je nutný brát v úvahu zejména u zemí pověstných svým nestabilním vývojem. Také jsou zde zařazena rizika vyplývající z nejruznějších administrativních zákroků, které stát přijímá např. k ochraně svého trhu a jeho domácích podnikatelských subjektů. Tato opatření jdou často ruku v ruce s politickými a makroekonomickými nejistotami (příkladem může být hospodářská krize z roku 2007). Vzhledem k charakteru těchto rizik jsou často jen obtížně předvídatelná, avšak mívají velmi závažné následky a to nejen pro podnikající subjekty, ale mnohdy i pro část či celé obyvatelstvo. Podniky by si proto měly dobře rozmyslet, jestli je pro ně daná země, na jejíž trh mají v úmyslu vstoupit, vhodná. Více než vhodný je průzkum politického prostředí, které by mělo být dostatečně stabilní a příznivé. K těmto účelům slouží i rating udělovaný ratingovými agenturami, které hodnotí jednotlivé země

podle určitých kritérií. Teritoriální riziko lze mimo jiné snížit i prostřednictvím diverzifikace, což znamená, že firma nebude soustředit své úsilí pouze na jeden trh, ale naopak bude působit na několika, nejlépe na sobě nezávislých, trzích současně. (Machková a kol., 2007, s. 152–153).

Jak je již z názvu patrné, **kurzová rizika** úzce souvisí s měnovými kurzy, konkrétně s jejich změnou, která bývá často náhodná a neočekávaná. Tento typ rizik přirozeně nejvíce postihuje podniky zapojené přímo do mezinárodního obchodování, kdy peněžní transakce probíhají v měně, která je alespoň pro jednoho ze zúčastněných cizí. Samozřejmě může nastat i situace, kdy se obchodní partneři dohodnou, že platby budou uskutečňovány v měně, která není pro žádného z partnerů domácí. Pro kurzová rizika je typické to, že mohou nastat dvě alternativy – záporný dopad (např. dojde k posílení české koruny vůči euru, což se negativně projeví u českých vývozců, jelikož dojde ke zdražení českého zboží v zahraničí a hrozí jim tak pokles prodeje), ale i kladný (např. obchodní partneři z ČR a Německa si ujednají euro jako měnu, v níž má kupující z Německa zaplatit za zboží; poté však koruna oslabí, díky čemuž prodávající z ČR získá po přepočtení na české koruny větší množství peněz).

Do určité míry lze těmto rizikům předcházet prostřednictvím volby vhodné měny, která bude dostatečně stabilní (nebude často docházet k velkým apreciacím či depreciacím, příp. revalvacím či devalvacím). Země, které jsou součástí měnové unie a vzájemně spolu obchodují, pak mají oproti státům mimo tuto unii určitou výhodu, která spočívá v tom, že se v podstatě nemusejí starat o kurzová rizika. Výběr měny je v dnešní době ve vyspělých zemích zcela v rukou obchodních partnerů, kteří se nemusí omezovat národní měnou.

Častým způsobem, který slouží k zajištění kurzových rizik, jsou měnové doložky, na nichž se obchodní partneři domlouvají nejčastěji v rámci kupní smlouvy. Tato doložka zajistí, jak se bude postupovat v případě změny příslušného měnového kurzu. Alternativou je připočtení přírážky představující rezervu určenou ke krytí kurzových ztrát k prodejní ceně. Velice vhodným prostředkem ke snížení hrozby kurzových rizik je, podobně jako u teritoriálních rizik, diverzifikace. Dalšími používanými nástroji jsou operace

na devizových trzích, které podle Machkové (2007, s. 154) představují finanční deriváty, které mohou být standardizované (futures a opce) či nestandardizované (swapy, forwardy), a vysvětluje je následovně: „*umožňují fixování podmínek, za nichž bude určitá zahraniční měna v budoucnosti prodána či koupena*“. (Machková, 2007, s. 153–155)

Riziko odpovědnosti za výrobek spočívá v situaci, kdy výrobek způsobí újmu na lidském zdraví nebo nějakým způsobem poškodí cizí majetek. Nejvhodnější obranou výrobce je v tomto případě využití pojištění.

Janatka obecně označuje rizika v rámci obchodování jako komerční. Komerční rizika jako taková mají velkou řadu příčin. Mohou být vyvolaná charakterem obchodovaného zboží, špatně uzavřenými smlouvami a nedodrženými povinnostmi obchodních stran, neovlivnitelnými skutečnostmi jako jsou např. přírodní vlivy apod.

Jak uvádí Janatka a kol. (2011, s. 17–18), komerční rizika bývají spojená:

- s výrobou a prodejem,
- se skladováním a manipulací,
- s přepravou,
- s kupními smlouvami,
- s obchodními partnery,
- s placením,
- s teritorií,
- s lidským faktorem,
- s výrobky atd.

K rizikům lze zaujmout různý postoj. Někteří lidé se snaží rizikům předcházet, jiní je vyhledávají a ostatní zaujímají neutrální postoj. Záleží také, o jak vážná rizika se jedná. Důsledky některých rizik se mohou kumulovat a později být příčinami dalších rizik. V rámci podnikání se zjišťuje přijatelnost rizika, která často rozhoduje o realizaci samotného obchodu. To, jak se k nim přistupuje, pak odráží strategii celého podnikání. Pokud chtějí být společnosti na trhu úspěšné, nesmí brát rizika na lehkou váhu, neboť se od toho budou odvíjet výsledky jejich hospodaření. Podcenění možných nebezpečí či jejich

neznalost pak v mnoha případech vede ke ztrátě nebo dokonce k totální likvidaci, což jistě není cílem žádného cílevědomého a rozumného podnikatele snažícího se o prosperující a úspěšné podnikání.

2.2 Převravní rizika a možnosti jejich zajištění

Doprava jako taková je velmi rizikovou činností, neboť během ní může dojít k řadě událostí, jež mohou vyústit ve škodu na zásilce nebo dopravním prostředku a samozřejmě i na lidském zdraví. Toto platí obzvlášť při mezinárodních přepravách, kdy se dopravci pohybují v jiném prostředí a musí se potýkat s jinými podmínkami, než na jaké jsou zvyklí při vnitrostátních přepravách, což se také negativně projevuje rostoucí pravděpodobností těchto rizik.

Převravní rizika se na nákladu či dopravním prostředku projeví jako jejich:

- poškození,
- zničení,
- ztráta nebo úmyslné odcizení majetku, ať už samotnou obsluhou dopravního prostředku nebo jinými osobami.

Mezi obecné příčiny převravních rizik patří podle Sata (2002, s. 3):

- selhání lidského faktoru při obsluze dopravního prostředku a manipulaci s nákladem,
- nedostatečné zabalení zboží,
- povaha přepravované zásilky,
- technické závady na dopravním prostředku,
- úmyslná trestná činnost,
- zásahy tzv. vyšší moci,
- ostatní příčiny.

V následujícím textu jsou uvedeny konkrétní faktory, které zvyšují pravděpodobnost přepravních rizik:

- mezinárodní přeprava a přeprava na dlouhé vzdálenosti,
- silniční přeprava,
- přeprava nebezpečného nebo nadrozměrného nákladu,
- přeprava do/přes méně vyspělé a rozvojové země s nedostatečnou infrastrukturou a nízkou hustotou zalidnění,
- využívání služeb nespolehlivých nebo nezkušených dopravců a zprostředkovatelů,
- zastaralé nebo neudržované dopravních prostředky,
- nezkušená obsluha dopravních prostředků,
- věk a pohlaví obsluhy dopravního prostředku,
- extrémní klimatické a přírodní podmínky,
- častá manipulace se zásilkou,
- nedodržování zákonných předpisů a dohod apod.

Vysoce rizikové přepravy jsou ty, při nichž je zkombinováno několik těchto faktorů. Některé faktory z uvedených ovlivnit nelze, neboť vyplývají z povahy konkrétní přepravy (silniční přeprava) a požadavků zákazníka (nadrozměrná přeprava), kterými se musí dopravce řídit. Je jim tedy nutné věnovat zvýšenou pozornost a přijmout příslušná preventivní opatření. Jiným rizikovým faktorům je naproti tomu možné se zcela vyhnout (špatných technický stav vozidla, nezkušený řidič apod.).

Podle WHO dochází k dopravním nehodám mnohem častěji a se závažnějšími následky v zemích s nízkými a středně vysokými příjmy. Riziko se také odvíjí od toho, jakého pohlaví je řidič dopravního prostředku. Je dokázáno, že muži představují větší riziko, než ženy. Více než 70 % osob, které zemřely na silnicích, jsou právě muži. Dalším faktorem je věk – mladí nevyzrálí lidé jsou častými viníky dopravních nehod. (WHO b), 2013)

Drtivá většina dopravních nehod se odehrává v dopravě silniční (někdy v kombinaci s železniční), i když s klesající tendencí a výrazným poklesem mezi lety 2008–2009. I u železniční dopravy došlo velké snížení nehodovosti, pokud se uvaží jejich počet v roce

2006. Naopak nehody v letecké dopravě od roku 2007 narůstají. Údaje o počtech dopravních nehod v rámci jednotlivých druhů dopravy jsou obsaženy v tabulce 5.

Tabulka 5: Dopravní nehody podle druhu dopravy v ČR 2006–2011

Druh dopravy	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Silniční	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522	75 137
Železniční	233	115	133	113	125	99
Letecká	.	31	70	68	87	80
Vnitrozemská vodní	19	19	10	11	7	14
Celkem	188 217	182 901	160 589	75 007	75 741	75 330

Zdroj: ČSÚ, 2011 c.

Chmelík a kol. (2009, s. 26) uvádí jako pět nejčastějších příčin silničních dopravních nehod ze strany řidiče následující:

1. nevěnování pozornosti řízení,
2. nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly,
3. špatné otáčení a couvání,
4. nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozovky,
5. nedání přednosti v jízdě na základě příslušné dopravní značky.

V tabulce 6 jsou pro představu o nehodovosti nákladních vozidel na českých silnicích uvedeny počty dopravních nehod a usmrčených osob v letech 2012 a 2013. Z údajů vyplývá, že nejrizikovější skupinou nákladních vozidel byla v těchto letech hmotnostní kategorie do 3,5 tuny. Naproti tomu k nejnižšímu počtu dopravních nehod dochází u skupiny 3,6 – 7,5 tuny.

Tabulka 6: Údaje o dopravních nehodách v silniční nákladní dopravě v ČR

Hmotnost nákladního vozidla	Počet nehod		Počet usmrčených osob	
	2012	2013	2012	2013
do 3,5 t	4 682	4 535	44	41
3,6 – 7,5 t	985	952	10	2
7,6 – 12 t	1 209	1 327	7	2
nad 12 t	3 128	3 142	25	27
Celkem	10 004	9 956	86	72

Zdroj: Policie ČR, 2014.

Přepravní rizika se týkají všech subjektů zapojených v mezinárodních přepravách – nejvíce prodávajícího, kupujícího, dopravce, zasílatele. U jednotlivých subjektů se liší jejich možnosti v souvislosti se zajištěním těchto rizik. Další text bude soustředěn zejména na prodávajícího jako odesílatele zboží a dopravce uskutečňujícího přepravu.

V rámci přepravních rizik hraje také roli, kdo bude faktickým vykonavatelem přepravy. Může to být jedna ze smluvních stran, jež je vlastníkem příslušného dopravního prostředku, nebo specializovaný dopravce, případně zasílatel. Zasílatel vystupuje v roli prostředníka nebo i realizátora přepravy. Využitím služeb externích subjektů specializovaných na oblast dopravy může být dosaženo snížení přepravních rizik, neboť tyto subjekty mají velké zkušenosti a potřebné odborné znalosti, které většinou prodávajícímu nebo kupujícímu chybí, jelikož doprava není předmětem jejich činnosti. Tyto odborné přepravní služby jsou samozřejmě doprovázeny zvýšenými náklady, jež však bývají v porovnání s případnými škodami nepatrné.

Prodávající – odesílatel by se měl při snaze o prevenci přepravních rizik soustředit nejprve na uzavření kupní smlouvy, v rámci níž by mělo být přesně určeno, co je jejím předmětem (i z hlediska množství a jakosti). Při nejasném a nepřesném vymezení těchto skutečností může předat prodávající k přepravě zboží, které si kupující neobjednal a které je nesprávné z hlediska druhu, množství či kvality. Dochází tedy k narušení kupní smlouvy a ke zkomplikování daného obchodního vztahu, neboť bude třeba podniknout nápravná opatření spočívající v dodání chybného zboží či jeho výměně. Kupní smlouvu narušuje i dodání poškozeného či zničeného zboží, nedodržení sjednaných dodacích lhůt a podmínek. Krajními řešeními reagujícími na závažná porušení kupní smlouvy jsou náhrada škody, odstoupení od smlouvy, soudní či rozhodčí řízení. Výše zmíněné skutečnosti se tedy promítají i do průběhu přepravy. V kontraktační fázi je také nutné vyjasnit přechod rizika z prodávajícího na kupujícího. K tomu slouží dodací podmínky podrobněji vysvětlené ve 3. kapitole.

V dalším kroku je potřeba věnovat velkou pozornost výběru vhodného dopravního oboru a dopravce. Dopravní obor ovlivňuje řada skutečností, jako je charakter přepravovaného zboží, přepravní vzdálenost, dostupná infrastruktura, požadavky na rychlost a nákladnost.

Odesílatel by si měl také velice dobře rozmyslet volbu konkrétní dopravní firmy, při níž by se neměl primárně soustředit na cenu, ale na kvalitu poskytovaných služeb. Pravděpodobnost přepravních rizik se sníží při zvolení velké společnosti s mnohaletými zkušenostmi a vynikající reputací. Velice vhodné je ověřování referencí u pravidelných zákazníků, zjišťování informací o certifikaci apod. V případě, že si prodávající neví rady, může mu velice dobře posloužit zasílatel. Pokud má odesílatel vybráno, uzavře s příslušným dopravcem přepravní smlouvu. Předávané zboží je důležité správně zabalit, aby nedošlo k poškození při přepravě. Odesílatel by měl také vzít v úvahu fakt, že i přes přijatá preventivní opatření, může k přepravním rizikům dojít. Proto by si měl přepravované zboží nechat pojistit.

U dopravců existuje mnohem více možností sloužících k zajištění přepravních rizik, neboť se jich i více dotýkají, protože předmětem jejich podnikání je přeprava zboží. Před uzavřením přepravní smlouvy by měl dopravce zvážit, jestli je schopný poptávanou přepravu uskutečnit a má na ni potřebné vybavení a povolení. Také by si měl důkladně rozmyslet, jestli pro něho není příslušná přeprava příliš riziková (např. přepravy s místem určení či odeslání v chudých rozvojových zemích) nebo podezřele vypadající (např. za mnohem vyšší přepravné, než je běžné, což může být znamení, že se jedná o falešnou přepravu, která má za úkol vozidlo vylákat na určité místo a poté ho nebo náklad odcizit). Tyto falešné přepravy byly v minulosti časté např. v Rusku u tabákových výrobků, alkoholu a drahé elektroniky. V současnosti může podobný scénář nastat spíše výjimečně a to u přeprav probíhajících na/přes/z chudých rozvojových zemí, se špatně fungujícím politickým a ekonomickým systémem, chybějící infrastrukturou, zasažené válkou apod. Uskutečnění takovýchto vysoce rizikových přeprav by mělo být podmíněno přísnými bezpečnostními opatřeními (např. podávání častých hlášení na dispečink, místo jednoho řidiče pojedou dva, kteří se budou střídat, čímž zabezpečí plynulou jízdu prakticky bez zastavení vozidla a zároveň dodrží bezpečnostní přestávky).

Po uzavření přepravní smlouvy je dalším krokem pro hladký průběh přepravy její naplánování. To zahrnuje plánování dopravní trasy pro řidiče z místa odeslání do místa určení, díky čemuž je možné vyhnout se místům, kde platí zákaz vjezdu vozidel o určité hmotnosti a výšce, opravovaným úsekům silnic apod. V rámci tohoto plánování je také

důležité kontrolovat změny v platných pravidlech silničního provozu a věnovat pozornost zákazům jízd (většinou jsou o státních svátcích a nedělích). Nezbytné je sledování aktuální dopravní situace na zvolené trase a případně ji podle toho změnit.

Mezi další skutečnosti snižující pravděpodobnost přepravních rizik patří zaměstnávání zkušených a spolehlivých řidičů, kteří budou dodržovat pravidla silničního provozu, opatrně manipulovat se zásilkou a věnovat pozornost její kontrole. U přepravních rizik hraje roli také technický stav vozidel, který by měl být co nejlepší. Velice důležité je i dodržování různých úmluv, jako je CMR, AETR, ADR, ATP atd. Další možnosti zacílené na lidský faktor a technicko-technologická hlediska zkoumá podkapitola 4.5

Novějším přístupem v oblasti zajišťování rizik je risk management, o kterém blíže pojednává následující podkapitola. V některých podnicích je také samozřejmostí vytváření krizového plánu a v případě krize svolání krizového managementu. V souvislosti s rizikovým managementem byly vytvořeny i normy ISO, které přispívají k jeho správnému zavedení do podniku a které jsou také předmětem 4. podkapitoly.

Výše uvedené rady jsou převážně zaměřeny na předcházení rizik a snižování jejich pravděpodobnosti. Přepravním rizikům se však nelze úplně vyhnout, jelikož budou vždy existovat různé okolnosti, které nebude možné předpokládat, a tak jim ani předejít. Příkladem mohou být přírodní katastrofy. Stejně tak nemusí být zvolená opatření dostatečně silná, aby rizikům zabránila. Pokud tedy určité riziko skutečně nastane, je nezbytné se s jeho následky co nejlépe vypořádat. K tomu slouží přenášení rizik na jiný podnikatelský subjekt – pojištění, kterému se věnuje kapitola 4.

2.3 Risk management

Tato kapitola se zabývá rizikovým managementem (také risk management či řízení rizik), který představuje různé aktivně orientované činnosti zaměřené na prevenci a snižování pravděpodobnosti rizik. Tuto podkapitolu tvoří dvě části. Nejprve je vysvětlena podstata rizikového managementu, poté jeho fáze a používané metody.

2.3.1 Definice risk managementu

Jak již samotný název napovídá, předmětem zájmu a podrobného zkoumání risk managementu jsou rizika. Rejda (2011, s. 44) definuje rizikový management jako: „proces, který identifikuje riziko ztráty, jemuž organizace čelí, a vybírá nejvhodnější techniky pro zacházení s těmito riziky“. Tato disciplína představuje aktivní přístup v oblasti rizik, který nespočívá v pouhém vyrovnání se s jejich následky, ale snaží se do určité míry předcházet realizaci rizik prostřednictvím jejich řízení. Zavedení rizikového managementu pomůže určit, co společnost ohledně rizik dělá dobře a co špatně. Možnosti risk managementu jsou v plné míře využívány především ve velkých společnostech. Ty mají dostatek prostředků na financování potřebných opatření, jež budou vyplývat z implementace risk managementu i ze samotného řízení rizik, také jim umožní zaměstnat specializovaného manažera rizik nebo dokonce zřídit celé oddělení zaměřené na řízení rizik. Do určité míry však rizika řídí většina společností, byť jen minimálně (např. pojištěním). Svoji roli také hraje předmět podnikání. Pokud se podnik věnuje nějakým rizikovým aktivitám, je větší pravděpodobnost se v něm s rizikovým managementem setkat. Často také dochází k tomu, že podnik rizika identifikuje, avšak k jejich řízení nepodniká žádné kroky.

Manažeři se v rámci rizikového managementu zaměřují na různé cíle. Tato orientace závisí především na tom, jestli již k realizaci rizika a tedy ke škodě či ztrátě, došlo, nebo ne. Rejda (2011, s. 44–45) je rozlišuje jako:

- a) cíle před ztrátou,
- b) cíle po ztrátě.

Pro cíle před ztrátou je charakteristická určitá snaha o prevenci, která má zabránit případné ztrátě. Podle Rejdy (2011, s. 45) spadají do této kategorie 3 dílčí cíle, které se zaměřují:

- na dodržování předpisů stanovených zákonem,
- na přípravu spojenou s možnou ztrátou,
- na snížení úzkosti.

Při snaze o předcházení nebezpečným rizikovým situacím a ztrátám je pro společnost důležité dodržovat povinné předpisy vyplývající ze zákona. Mnohdy ale tyto předpisy

představují pouze určitou minimální povinnost, a tak je vhodné plnit tyto povinnosti nad jejich rámec. Zmíněné předpisy se mohou týkat prakticky čehokoliv, např. bezpečnosti na pracovišti, technických požadavků, ochrany životního prostředí, školení řidičů apod. Při hrozbě nějaké ztráty je nutné se na ni připravit, a to zejména z ekonomického hlediska. Do této přípravy spadají nejrůznější analýzy a zprávy týkající se nákladů. S potenciální ztrátou je ve většině případů spojována i úzkost a nejrůznější obavy, což se týká nejenom risk manažerů, ale také ostatních vedoucích a řadových zaměstnanců. Pokud není této problematice věnována dostatečná pozornost, může to kromě jiného vést k nepozornosti a zbytečným chybám, což se poté negativně projeví i na výkonnosti. (Rejda, 2011, s. 45)

Druhá skupina cílů je zaměřena na situaci, kdy už k nějaké škodě došlo, a nyní je nezbytné se vyrovnat s následky. Do cílů po ztrátě jsou podle Rejdy (2011, s. 45) řazeny následující dílčí cíle:

- přežití společnosti,
- pokračování v činnosti,
- společenská odpovědnost,
- stabilizace výnosů,
- růst společnosti.

Pokud společnost utrpí závažnou ztrátu, je pro ni nejdůležitější její přežití. K tomu je nutné, aby pokračovala v dosavadních činnostech, a tak byl obnoven běžný chod. Společnost tedy musí i nadále prodávat své výrobky a poskytovat služby, jinak jí zcela reálně hrozí zkrachování. Velice důležité je také věnovat pozornost tomu, jak ztráta zasáhla nejenom společnost a její zaměstnance, ale také další zájmové skupiny, kterých se to dotýká. Zde tedy nastupuje oblast společenské odpovědnosti, zejm. její sociální, ale i environmentální rozměr, v rámci nichž je potřeba zmírnit negativní důsledky dané ztráty na okolí firmy, nebo se o to alespoň pokusit, což přispěje i ke zlepšení reputace společnosti. Pokračování v činnosti a aktivity v rámci společenské odpovědnosti mohou pomoci stabilizovat hodnotu akcií, což rovněž přispěje k přežití společnosti. Poslední dílčí cíl z této skupiny, kterým se risk management zabývá, je zmírnit vliv utrpěné ztráty na schopnost podniku dosáhnout růstu. (Rejda, 2011, s. 45)

S řízením rizik také souvisí provádění vnitřních auditů, v rámci nichž se prověřuje účinnost vybraného přístupu zaměřeného na řízení rizik. Během interního auditu se zjišťuje, zda došlo k identifikaci a kvantifikaci nejzávažnějších rizik, jestli byla tato rizika ošetřena odpovídajícím způsobem. Také se prověřuje dostupnost, kvalita a „čerstvost“ informací nezbytných k řízení rizik. Kromě interního auditu by měla být prováděna průběžná hodnocení, která spolu s ním pomohou najít nedostatky při řízení rizik a přispět ke zlepšení daných procesů. (Český institut interních auditorů, 2012, s. 5–6)

2.3.2 *Fáze risk managementu*

V rámci risk managementu je rozlišováno několik fází, pro které jsou specifické odlišné činnosti a které by pro správnou funkci risk managementu na sebe měly navazovat. Podle Ducháčkové (s. 14–16) a mnoha dalších autorů se jedná:

1. o identifikaci rizik,
2. o jejich ocenění a kvantifikaci,
3. o jejich kontrolu a financování.

Naproti tomu Rejda (2011, s. 45) rozlišuje 4 kroky, které je třeba v rámci risk managementu podniknout, aby byl účinný, přičemž 3. a 4. krok představují 3. fázi u Ducháčkové:

1. rozpoznat to, čím se vystavujeme ztrátě,
2. změřit a analyzovat to, čím se vystavujeme ztrátě,
3. vybrat odpovídající techniky pro zacházení s riziky,
4. provést a monitorovat vybraný program rizikového managementu.

V rámci první fáze dochází k hledání potenciálních rizik, tedy k jejich rozpoznání. Pokud by k tomuto nedošlo, těžko by bylo možné se jim bránit a přijmout potřebná opatření. Risk manažeři při jejich hledání často třídí rizika na hlavní a vedlejší, a podle toho jim pak věnují svoji pozornost a hledají i odpovídající opatření. Mezi časté příčiny, uváděné Ducháčkovou (2005, s. 15), vyvolávající rizika patří:

- selhání lidských zdrojů,
- technické a technologické selhání,
- odpovědnost za vady a škody vůči třetím osobám,

- kriminální činnost,
- porušení zákonů a závazků,
- přírodní vlivy (vyšší moc),
- politické vlivy,
- ekonomické vlivy,
- selhání na straně obchodních partnerů,
- ostatní příčiny.

Lidský faktor představuje velice rizikovou složku a hraje velkou roli v oblasti dopravních nehod a nejrůznějších havárií. Jednou z nejčastějších příčin ztrát a škod je právě jeho selhání, které může být vyvoláno nedbalostí, nezkušeností, špatným vyhodnocením situace, nedodržením pracovních předpisů, požitím omamných látek atd. Do určité míry lze riziko spojené s lidským faktorem snížit, avšak zcela ho odstranit je prakticky nerealné. S touto oblastí rizika pak souvisí i nejrůznější protizákonná činnost, jako krádeže, zpronevěry, podvody, vloupání, poškození a zničení majetku apod.

Rizika se projevují jako škoda nebo ztráta a svým negativním vlivem ohrožují tři základní kategorie:

- majetek,
- lidé,
- finance.

Rizika mohou ohrožovat nejenom hmotný majetek podniku, ale mohou se projevit i na jeho nehmotných aktivech. Hmotný majetek představují pozemky, budovy a jejich vybavení, stroje, dopravní prostředky, počítače atd. Rizika, na která se risk manažeři soustředí v souvislosti s tímto majetkem, představují jeho poškození, zničení a ztrátu, příp. krádež. Rizika spojená s nehmotným majetkem (což je především duševní vlastnictví, dobré jméno společnosti, její reputace a image) mohou mít za určitých okolností mnohem vážnější následky, než u hmotného majetku. Rizika ohrožující osoby se na lidech projevují tím, že prostřednictvím nemoci nebo úrazu dojde k poškození jejich zdraví nebo dokonce k jejich usmrcení. Rizika ohrožující osoby tedy nelze brát na lehkou váhu, jelikož mají závažné a dalekosáhlé důsledky. Finanční rizika představují situaci, kdy podnik

z nejrůznějších příčin přijde o své příjmy, musí uhradit dodatečné a mimořádné náklady, dojde ke snížení zisku či dokonce ke ztrátě.

V rámci rizikového managementu se při **identifikaci rizik** prověřují veškerá aktiva podniku, která mohou být riziky ohrožena. Existují nejrůznější zdroje, odkud je možné čerpat informace nezbytné k identifikování rizik, mezi něž patří finanční výkazy a zprávy, údaje o rizicích z minulosti, dotazníky a připomínky apod. Rizikovní manažeři v některých případech provádějí i fyzické kontroly, např. v rámci továrny a výrobního zařízení, kdy je zkoumáno dodržování bezpečnostních předpisů. (Rejda, 2011, s. 46) Při hledání rizik je také potřeba brát v úvahu i to, že v důsledku neustálého rozvoje se objevují stále nová rizika, která nesmí být opomínána.

Ducháčková (2005, s. 18) uvádí, že tuto fázi by měly tvořit následující kroky:

1. analyzování faktorů působících v procesu hospodaření,
2. zjištění faktorů s rizikovým potenciálem,
3. určení důležitých rizik.

Pro identifikování rizik slouží nejčastěji následující nástroje, které uvádí Hnilica a Fotr (2009, s. 29):

- *nástroje určené k analýze podniku a jeho prostředí* – např. analýzy PEST a SWOT,
- *myšlenkové mapy* – graficky zachycují rizika a vztahy mezi nimi,
- *seznamy rizik* – uvádějí podrobný výčet všech možných rizik,
- *brainstorming*.

Hlavním úkolem v rámci fáze **ocenění a kvantifikování rizik** je zhodnotit, jakou mají jednotlivá rizika četnost – pravděpodobnost a závažnost. Rizikovní manažeři také u rizik odhadují jejich maximální pravděpodobnou a možnou ztrátu, což jim pomáhá při určení jejich závažnosti a dalšího postupu a opatření. Rizikům se závažnými důsledky je věnována největší pozornost. V praxi často platí, že k rizikům s největším dopadem dochází velice nepravidelně a zřídka, avšak jejich realizace může být pro firmu likvidační. Příkladem mohou být nejruznější přírodní katastrofy, které se dají jen obtížně předvídat. (Rejda, 2011, s. 47), (Ducháčková, 2005, s. 16)

K měření rizik je možné využívat různých kvantitativních prostředků, jako jsou podle Hnilici a Fotra (2009, s. 20–23) např.:

- *statistické charakteristiky variability* – těmito základními charakteristikami jsou směrodatná odchylka, rozptyl, variační koeficient,
- *určení nedosažené nebo překročené hodnoty* u sledovaných ukazatelů,
- *určení pravděpodobnosti nedosažení nebo překročení určité hodnoty*.

Poslední fáze risk managementu je zaměřena na ***kontrolování rizik a*** dále na ***jejich financování***. Při kontrolování rizik je možné zaměřit se na tři základní směry (Rejda, 2011, s. 47):

- snížení rizika,
- prevence rizika,
- vyhýbání se riziku.

Opatření určená ke snížení rizika jsou zaměřena na zmenšení jejich závažnosti. Naproti tomu při prevenci rizika jde o snížení četnosti rizik. Další možností je vyhýbání se rizikům. Některým rizikům se není možné vyhnout, i přes veškerou snahu nejenom rizikových manažerů, jiným naopak ano. Například začít produkovat výrobek, který je zcela jasně zastaralý a už se prakticky neprodává, je zbytečné riziko a firma udělá jen dobře, když se něčemu podobnému úplně vyhne. Avšak to, že se společnost některým rizikům vyhne, nemusí nutně znamenat, že je to tak dobře, neboť v podnikání je nezbytně nutné podstoupit určitou míru rizika, pokud chceme něčeho dosáhnout. Příkladem může být vstup na nové trhy, což je velmi rizikové, ale nakonec to může vést k růstu společnosti.

Pokud neexistuje možnost, jak rizikům předcházet, je nutné přistoupit k volbě optimálního způsobu jejich finančního krytí, aby se zmírnily následky případných škod a ztrát. Je možné rozlišit tři základní způsoby (Ducháčková, 2005, s. 16), prostřednictvím kterých lze rizika pokrýt:

- pojištění,
- samopojištění,
- financování z běžných příjmů.

Při využití pojištění ke krytí rizik se zjednodušeně jedná o to, že podnik uzavře s pojišťovnou pojištění, a v případě škody pojišťovna vyplatí peníze. V praxi je to ale o trochu složitější, neboť jako většina věcí, ani tato služba není zadarmo a je nutné dodržovat pojišťovnou stanovené podmínky, jinak hrozí nepokrytí rizik. Podrobnější informace o problematice pojištění přináší kapitola 4.

Samopojištění znamená, že si určitý subjekt vytváří finanční rezervy, které mají v případě potřeby sloužit ke krytí rizik. Spolu s financováním z běžných příjmů představují krytí rizik vlastními peněžními prostředky podniku. Vlastní způsob krytí je vhodnější v případech, kdy riziko nijak výrazně neohrožuje daný ekonomický subjekt – je méně závažné, potenciální škoda není příliš vysoká, podnik má dostatečné finanční prostředky, pojištění je nákladnějším způsobem apod. Samopojištění představuje nezávislost na pojišťovně, která si jinak diktuje podmínky pojištění. Samozřejmě také odpadá pravidelné platby pojistného. Na druhou stranu ale využití samopojištění a běžných příjmů přináší určitou nejistotu, jestli bude podnik schopen se s případnými škodami vypořádat vlastními silami. Pokud tedy podnik danou situaci podcení, může to klidně vyústit i v jeho krach. Ve většině případů je mnohem výhodnější využít služeb specializovaných subjektů – pojišťoven. Velké společnosti také v některých případech využívají *kaptivní pojištění*, v rámci něhož založí podnik (dceřinou společnost), jehož činnost je zaměřena na krytí rizik mateřské společnosti, která je jeho vlastníkem. (Ducháčková, 2005. s. 16–17)

2.4 ISO normy a řízení rizik

V dnešní době je pro podniky stále důležitější, aby řídily rizika, která se jich dotýkají a ohrožují je. S touto nutností ale vyvstává otázka, jak je vlastně řídit. Je zřejmé, že nejúčinnější bude využít principy rizikového managementu s jeho třemi fázemi. Na první pohled se to může zdát jednoduché, ale po praktické stránce se mohou při zavádění risk managementu do jednotlivých úrovní řízení objevit problémy. Pro dosažení efektivnosti a smysluplnosti rizikového managementu je třeba jeho zavedení v celém podniku prostřednictvím vhodného postupu. Řešení lze nalézt v normách ISO 31000 a ISO/IEC 31010, které poskytují návody, přístupy a techniky zaměřené na rizikový management a jeho správnou funkci. ISO také v rámci řízení rizik vydala slovník

(*ISO Guide 73:2009 Risk management – Vocabulary*) vysvětlující nejdůležitější terminologii. Žádná z uvedených norem ale není určena k certifikaci. Určitou překážkou pro jejich využití pak může být jejich zpoplatnění.

2.4.1 ISO 31000

Úspěšnost, s jakou budou rizika řízena, se odvíjí od toho, jak je risk management do podniku zaveden a jaké postupy jsou v rámci něho používány. Právě ISO 31000 pomáhá s implementací rizikového managementu. Originální název normy zní **ISO 31000:2009 Risk management – Principles and Guidelines**, v překladu Principy a směrnice. Norma obsahuje definice základních pojmů, kterým je třeba porozumět pro implementování rizikového managementu, všeobecné principy určené pro efektivní implementaci, postup určující, co by měl podnik udělat pro řízení rizik, a rámec risk managementu. Norma je určena pro všechny podniky. (China Association for Standardization, 2013)

Podnik si při rozhodování o tom, jaký přístup k řízení rizik zaujme, může podle ISO 31000 vybrat z 3 možností:

- přístup založený na prvcích procesu,
- přístup založený na klíčových principech,
- přístup založený na modelu vyspělosti.

V rámci **přístupu založeného na prvcích procesu** dochází k přezkoumání, jestli v průběhu řízení rizik došlo k zavedení všech prvků tohoto procesu. Norma rozlišuje 7 těchto prvků:

- komunikace,
- určení kontextu,
- identifikování rizik,
- analýza rizik,
- ohodnocení rizik,
- ošetření rizik,
- sledování a prověření.

(Český institut interních auditorů, 2012, s. 14)

Přístup na základě klíčových principů je postavený na myšlence, že při řízení rizik musí být vyhověno určitým charakteristikám a principům, z nichž jasně vyplývá, jaká opatření by měla být přijata a jaké podmínky splněny. Podle Českého institutu interních auditorů (2012, s. 15) patří mezi tyto principy např. „*systematické, strukturované a včasné řízení rizik*“, „*součástí organizačních procesů je řízení rizik*“, „*řízení rizik slouží ke zlepšení podniku*“, „*požadavky transparentnosti a otevřenosti*“ atd.

Přístup vycházející z modelu vyspělosti předpokládá, že by v podniku mělo po určitém čase docházet ke zdokonalování procesů zaměřených na řízení rizik. Český institut interních auditorů (2012, s. 16) uvádí, že v tomto principu je zásadní: „*propojení výkonnosti řízení rizik a postupu v plnění plánu řízení rizik se systémem měření a řízení*“. V rámci modelu vyspělosti je u procesů rozlišováno 5 úrovní vyspělosti (Český institut interních auditorů, 2012, s. 16):

- žádná,
- velmi malá,
- částečná,
- dobrá,
- úplná.

V praxi je pro zvýšení účinností při řízení rizik možné provádět všechny tři přístupy zároveň. To však samozřejmě přináší větší náročnost.

2.4.2 ISO/IEC 31010

Tento standard vznikl v roce 2009 ve spolupráci organizací ISO a International Electrotechnical Commission (dále jen IEC). Jeho plné označení je **IEC/ISO 31010:2009 Risk management – Risk Assessment Techniques**, v překladu Techniky posuzování rizik. ISO/IEC 31010 navazuje na normu ISO 31000, kterou doplňuje o různé techniky sloužící k posuzování rizik. Posuzování rizik v sobě podle této normy zahrnuje jejich identifikaci, analýzu a vyhodnocení, tedy činnosti první a druhé fázi řízení rizik. Podle Markiewicz (2010, s. 20) jsou těmito technikami: analýza scénářů, Delfská metoda, brainstorming, analýza dopadů (Business Impact Analysis), metoda Monte Carlo, rozhodovací strom, analýza příčin a následků atd.

3 Mezinárodně uznávaná pravidla v oblasti dodacích podmínek

V důsledku globalizace výrazně narůstá objem mezinárodně obchodovaného zboží a stejně tak se zvyšuje riziko poruchy nebo selhání obchodu. Pro zajištění přepravních rizik je důležité určit, kdy a kde dojde k přechodu odpovědnosti z prodávajícího na kupujícího. Tímto lze nejnáze zamezit nejasnostem a případným soudním sporům mezi obchodními partnery. Vhodným prostředkem pro předcházení těchto potíží jsou mezinárodně uznávaná pravidla, která se zabývají přechodem rizik a nákladů mezi prodávající a kupující stranou. V obchodní praxi jsou nejznámější a nejvyužívanější Mezinárodní obchodní podmínky (*International Commercial Terms*, dále jen INCOTERMS). Kromě nich ale existují i *Revised American Foreign Trade Definitions* (dále jen RAFTD) nebo *International Trade Terms* (dále jen INTRATERMS). Uvedená pravidla nejsou povinná, jedná se o obchodní zvyklosti. Obchodní strany je nemusejí využívat, avšak pokud se na ně ve smlouvě odvolají, vzniká jim povinnost je dodržet.

3.1 INCOTERMS

Dodací doložky INCOTERMS vytvořila *Mezinárodní obchodní komora* (International Chamber of Commerce, dále jen ICC). ICC vznikla v roce 1919 se sídlem v Paříži. Tato organizace zastupuje velké množství podniků v celosvětovém měřítku, nikoliv však států. Umožňuje řešení sporů mimo národní soudy, vytváří pravidla ulehčující mezinárodní obchodování, spolupracuje s dalšími významnými mezinárodními organizacemi, jako je WTO. Pod tuto organizaci spadá také Mezinárodní rozhodčí soud ICC, v rámci kterého je možné řešit vzniklé spory mezi obchodními partnery. Využití těchto služeb je dobrovolné. ICC má pak v jednotlivých zemích své zastoupení prostřednictvím tzv. národních výborů (např. ICC ČR). (ICC ČR, 2013 a, b, c), (ICC, 2013)

Jednotlivé společnosti mají také možnost stát se za členský poplatek jejími členy. Toto členství přináší právo na podrobné informace, publikace zdarma, různé slevy na produkty a služby (výše závisí na dalších zaplacených poplatcích), využití poradny atd. (ICC ČR, 2013 c)

Pravidlům INCOTERMS předcházely Termes Commerciaux (1923) upravující 6 doložek a Varšavsko-oxfordská pravidla pro výklad parity CIF² (1932) – 1 doložka. První sjednocené dodací doložky byly publikovány roku 1936 na základě konference v Paříži, na které bylo zastoupeno 25 zemí. Tyto doložky byly v minulosti odmítány například bývalým Sovětským svazem. V těchto doložkách se nejvíce projevil francouzský a německý vliv. Verzi z roku 1953 naproti tomu ovlivnil anglosaský právní systém. Dalšími publikačními roky byly 1967, 1976, 1980, 1990, 2000. (Marek & Žváčková, 2008, s. 85). Od 80. let dochází k vydávání pravidel každých deset let. Mezinárodní obchodní komora se snaží nezaostávat za vývojem mezinárodního obchodu, a tak se INCOTERMS pravidelně obměňují, aby odpovídaly současným podmínkám. Poslední verze těchto pravidel pochází z roku 2010. INCOTERMS se člení do 4 kategorií podle počátečního písmena: C, D, E, F. Doložky lze také rozdělit do 2 skupin a to na ty, které lze použít pro všechny typy přepravy, a ty, které jsou speciálně určené pro přepravu zboží po vodě. (Šubert, 2010, s. 16, 18)

3.1.1 INCOTERMS 2010

Jak uvádí Šubert (2010, s. 7), než se přistoupí ke změně pravidel, je nezbytný průzkum ze strany různých odborníků, kteří působí zejména v oblasti dopravy, pojištění a práva. Zjišťují, jestli je nutné a do jaké míry měnit současná pravidla. Také se posuzují návrhy a stížnosti národních výborů Mezinárodní obchodní komory, které pak mohou být zapracovány do nového vydání pravidel. Současná pravidla platí od 1. ledna 2011. Tím se však nevylučuje využívání starších doložek v rámci obchodování, ale vzhledem k určitému stupni zastaralosti se to nedoporučuje. Obchodní strany musí v kupní smlouvě jednoznačně určit, kterými pravidly se chtějí řídit, aby nedošlo k případným nedorozuměním vzniklým v důsledku použití jiné verze doložek. (Šubert, 2010, s. 16, 18)

Tato verze INCOTERMS klade důraz i na nové trendy posledních let, jako je širší zapojení elektronické komunikace v rámci obchodování, vznik nových celních zón, větší důraz na zabezpečení nákladu apod. Radikální změna nastala ve skupině D, kde byly odstraněny 4 doložky. Celkový počet výkladových pravidel byl snížen ze 13 na 11. U každé z jednotlivých doložek je dodržována struktura znázorněná tabulkou 7. V tabulce jsou

² Zkratka CIF je vysvětlena v tabulce 7.

uvedeny povinnosti, které musejí zúčastněné strany splnit a dodržet. Povinnosti jsou rozděleny do 10 kategorií, zvlášť pro prodávajícího a zvlášť pro kupujícího. (Šubert, 2010, s. 6–10)

Tabulka 7: Povinnosti prodávajícího a kupujícího v rámci INCOTERMS

A	Povinnosti prodávajícího	B	Povinnosti kupujícího
A1	Všeobecné povinnosti prodávajícího	B1	Všeobecné povinnosti kupujícího
A2	Licence, povolení, bezpečnostní opatření a jiné formality	B2	Licence, povolení, bezpečnostní opatření a jiné formality
A3	Přepravní smlouva a pojištění	B3	Přepravní smlouva a pojištění
A4	Dodání	B4	Převzetí dodání
A5	Přechod rizika	B5	Přechod rizika
A6	Rozdělení nákladů	B6	Rozdělení nákladů
A7	Vyrozumění kupujícího	B7	Vyrozumění prodávajícího
A8	Dodací dokument	B8	Důkaz o dodání
A9	Kontrola – balení - značení	B9	Kontrola zboží
A10	Spolupráce ve výměně informací a souvisejícími náklady	B10	Spolupráce ve výměně informací a souvisejícími náklady

Zdroj: Šubert, 2010, s. 36–42.

Tabulka 8 obsahuje seznam doložek INCOTERMS 2010 s jejich originálním označením, českým překladem a typem doložky. Dále budou používány jen jejich zkratky.

Tabulka 8: INCOTERMS 2010

Doložka	Anglický název	Český překlad	Typ doložky
CFR	Cost and Freight	Náklady a přepravné	Speciální
CIF	Cost Insurance and Freight	Náklady, pojištění a přepravné	Speciální
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Přeprava a pojištění placeny do	Univerzální
CPT	Carriage Paid to	Přeprava placena do	Univerzální
EXW	Ex Works	Ze závodu	Univerzální
FAS	Free Alongside Ship	Vyplaceně k boku lodi	Speciální
FCA	Free Carrier	Vyplaceně dopravci	Univerzální
FOB	Free On Board	Vyplaceně loď	Speciální
DAP	Delivered At Place	S dodáním v místě určení	Univerzální
DAT	Delivered At Terminal	S dodáním do překladiště	Univerzální
DDP	Delivered Duty Paid	S dodáním clo placeno	Univerzální

Zdroj: Šubert, 2010, s. 16–19.

Speciálnost doložek CFR, CIF, FAS a FOB tkví v tom, že jsou výslovně určeny pro vnitrozemskou vodní a námořní dopravu, pro kterou by univerzální doložky (vhodné pro všechny dopravní obory) nebyly zcela optimální a neplnily tedy řádně svůj účel. Pravidla DAP a DAT nahradily zrušené doložky ze skupiny D. V dalším textu jsou u jednotlivých doložek (nejprve u univerzálních, poté u speciálních) uvedeny základní povinnosti prodávající a kupující strany, včetně přechodu rizik a nákladů.

Při doložce **CIP** je náklad považován za dodaný, když ho prodávající předá dopravci na dohodnutém místě, což však není místo určení. V této chvíli také přechází riziko poškození či ztráty zboží na kupujícího, nikoliv však náklady. Prodávající má povinnost zařídit přepravu a pojištění a hradit je do místa určení. Z této doložky také vyplývá sjednání pojištění v minimálním rozsahu krytí podle Institute Cargo Clauses. Další povinností prodávající strany je celní odbavení zboží, které má být exportováno. (Šubert, 2010, s. 72–84)

Podobně jako u CIP, je u doložky **CPT** zboží dodáno předáním dopravci na stanoveném místě, které se liší od místa určení. Velkým rozdílem je však to, že prodávající nemá povinnost sjednat pojištění. Riziko přechází na kupujícího při dodání, kdež to náklady jsou nesený až do místa určení. Prodávající má opět na starosti celní odbavení vyváženého zboží. Jak uvádí Šubert (2010, s. 9), použití pravidla je mnohem vhodnější při lodění kontejnerů, než CFR nebo CIF. Ty by neměly být používány, pokud se má před samotným naloděním předat zboží dopravci. (Šubert, 2010, s. 60–70)

DAP je jedním ze tří nově zavedených pravidel určené všem typům dopravy. Dodání je uskutečněno, jakmile prodávající umožní kupujícímu převzetí nákladu, který je však nevyložený z dopravního prostředku, v místě určení. Do tohoto okamžiku nese náklady i rizika prodávající. Ten také sjednává přepravu do místa určení a proclívá vyvážené zboží. (Šubert, 2010, s. 100–110)

Další novou doložkou je **DAT**. K dodání dojde v okamžiku vyložení nákladu z dopravního prostředku v místě určení nebo v překladišti nacházejícím se v přístavu. Tím přejdou náklady a riziko na kupujícího. Prodávající hradí zejména vykládku a přepravu do místa

dodání. Kromě toho celně odbavuje vyvážené zboží. Pod pojmem překladiště si lze představit např.: skladiště, kontejnerové depo, nábreží. U překladiště nezáleží na tom, jestli je daný prostor zakrytý či nikoliv. Pravidlo je například vhodné použít u kombinované přepravy. (Šubert, 2010, s. 88–96)

Při doložce **DDP** je dodání splněno v případě, že prodávající umožní v místě určení kupujícímu nakládat se zbožím, které je pro dovoz celně odbaveno, ale nevyloženo. Do tohoto místa nese prodávající náklady a riziko. Také má na starosti celní odbavení vyváženého, ale i dováženého zboží. Při dovozu také hradí DPH. Ze všech pravidel INCOTERMS je DDP pro prodávajícího při obchodování se třetími zeměmi nejnáročnější, co se týče jeho povinností, a představuje protipól k EXW. (Šubert, 2010, s. 112–120)

Doložka **EXW** je vhodnější spíše pro obchodování na vnitrostátní, než na mezinárodní úrovni, pro kterou má omezenou využitelnost. Její obdobou, vhodnější pro mezinárodní přepravy, je pravidlo FCA. EXW je nejvýhodnější pro prodávajícího, neboť je s ní pro něho spojeno nejméně povinností. Náklad je dodán okamžikem, kdy je kupujícímu umožněno s ním disponovat v místě dodání, což může být závod, skladiště či továrna prodávajícího, případně jiné sjednané místo. V místě dodání také přechází rizika a náklady na kupujícího. Rizikem je myšleno poškození či ztráta nákladu. Povinností prodávajícího však není nakládku zboží na dopravní prostředek, ale pokud se k tomu rozhodne, náklady hradí kupující. (Šubert, 2010, s. 34–42)

Pravidlo **FCA** platí od roku 1980. Proávající má na starosti celní odbavení zboží určeného pro export, čehož je součástí i zajištění povolení týkající se exportu. Proávající splní dodání, když předá náklad dopravci ve stanoveném místě. Tímto se také přesune riziko a náklady na kupujícího, který z místa dodání sjednává přepravu. Tato doložka je poslední z univerzálních doložek vhodných pro jakýkoliv způsob dopravy. (Šubert, 2010, s. 46–56)

Dodací doložka **CIF** by měla být využívána pouze při přepravě po vodě. Pokud by si obchodní strany zvolily toto pravidlo, ale náklad by nebyl přepravován prostřednictvím lodi, jejich povinnosti vyplývající z tohoto pravidla by neodpovídaly dané skutečnosti a doložka by neplnila svoji základní funkci. Dodání znamená naložení nákladu na lodní

palubu v přístavu nalodění, čímž se přenesse riziko na kupujícího. Prodávající má povinnost sjednat a uhradit přepravu z přístavu nalodění do přístavu určení a pojištění (v minimálním krytí podle Institute Cargo Clauses) do přístavu určení, v němž dochází k přechodu nákladů na kupující stranu. Prodávající má kromě toho na starosti celní odbavení zboží určeného k vývozu. (Šubert, 2010, s. 166–178)

Pravidlo **CFR** je velice podobné doložce CIF a stejně tak je určena jen pro námořní či říční dopravu. Liší se v tom, že prodávající nesjednává ani neplatí pojištění. Dodání a přechod rizika se uskutečňuje naložením zboží na palubu v naložovací přístavu. Odpovědnost za náklady, a tedy i přepravu, má až do přístavu určení prodávající strana. (Šubert, 2010, s. 152–162)

Doložka **FAS** také slouží pro vodní dopravu. Dodání je uskutečněno v případě dopravení zboží do ujednaného přístavu nalodění k boku lodi. Bokem lodi je myšleno nábreží či odlehčovací člun). V tomto okamžiku jsou náklady i riziko přeneseny z prodávajícího na kupujícího. Další povinností prodávajícího je celní odbavení zboží určeného pro vývoz. Přepravu z přístavu nalodění zabezpečuje a hradí kupující. (Šubert, 2010, s. 126–137)

Doložka **FOB** je, podobně jako FAS, vhodná pro dopravu zboží po vodě. Náklad se považuje za dodaný, jakmile se ocitne na palubě lodi v určeném přístavu nalodění, čímž se riziko a náklady přesunou na kupujícího. Kupující zabezpečuje přepravu z přístavu nákladky. Prodávající celně odbavuje exportované zboží. (Šubert, 2010, s. 140–150)

3.1.2 Zrušené doložky ze skupiny D

Pro co nejúplnější představu o dodacích pravidlech je tato podkapitola doplněna také o popis doložek ze skupiny D. Přestože ICC a odborníci na danou problematiku radí využívat doložky z roku 2010, je celkem jisté, že se najde i někdo, kdo je přes dané doporučení nepřestane používat (např. ze zvyku).

V následující tabulce 9 je uveden přehled zrušených doložek ze skupiny D. Společně s jejich zkratkou obsahuje tabulka anglický název doložek a jejich český překlad.

Tabulka 9: Zrušené doložky ze skupiny D INCOTERMS 2000

Doložka	Anglický název	Český překlad
DAF	Delivered At Frontier	S dodáním na hranici
DEQ	Delivered Ex Quay	S dodáním z nábřeží
DES	Delivered Ex Ship	S dodáním z lodi
DDU	Delivered Duty Unpaid	S dodáním clo neplaceno

Zdroj: Machková a kol., 2007, s. 59.

Povinností prodávající strany je u doložky **DAF** uhradit náklady vzniklé až do sjednaného místa, které se nachází na hranici. Do tohoto místa současně nese odpovědnost za případná rizika. Prodávající má také za úkol zajistit odbavení zásilky. Doložka není specializována na konkrétní druh dopravy. (Machková a kol., 2007, s. 62)

Při doložce **DEQ** rizika i náklady spojené s přepravou a vyložením zboží nese až do dohodnutého místa, které se nachází v zemi importu, prodávající. (Machková a kol., 2007, s. 63)

Pravidlo **DES** je vhodné zvolit pro vodní dopravu. Okamžikem, ve kterém přecházejí náklady a rizika s prodávajícího na kupujícího, je dodání zboží na palubu lodi nacházející se v určeném přístavu. Mezi práva prodávajícího je např. řazen výběr lodi. (Machková a kol., 2007, s. 63)

Doložka **DDU** přináší mnohem více povinností prodávajícímu, než kupující straně. Přejednost nákladů a rizik je uskutečněn až ve sjednaném místě v dovozní zemi. Povinností prodávajícího ale není celní odbavení ani vyložení nákladu, to má na starosti kupující, neboť zde platí domněnka, že kupující/dovozce k tomu bude mít lepší podmínky. (Machková a kol., 2007, s. 63)

3.1.3 Doporučený postup při volbě doložky

Pokud se prodávající a kupující rozhodnou pro využití těchto pravidel, musí to uvést v kupní smlouvě. Nejprve však musí být zvolena dodací doložka. Především se bere v úvahu, jestli má být využita námořní či vnitrostátní doprava. Pro tento účel jsou INCOTERMS rozděleny na skupinu „univerzální“ a „speciální“. Dále je potřeba zohlednit požadavky obou stran, co se týče jejich povinností a přechodu rizik a nákladů. Pro zvolení

vhodného pravidla je nezbytné jejich správné pochopení, aby nedošlo ke špatnému vyložení, jež by mohlo být paradoxně příčinou sporu mezi obchodními partnery. S výběrem konkrétní doložky mohou mimo jiné poradit zasílatelé, kteří se v dané problematice výborně orientují.

V kupní smlouvě ICC doporučuje při využití jejích pravidel pro dodání zboží zvolit následující formu: zvolená doložka (místo určení/místo dodání/překladiště v přístavu) použitá verze INCOTERMS. Konkrétní příklad doložky ve smlouvě může vypadat následovně: *CPT Liberec, Czech Republic, INCOTERMS 2010*. Pokud není uvedena verze doložek, má se za to, že platí poslední verze. Místo určení by mělo být vymezeno konkrétní adresou, jelikož u některých doložek (skupina C) hradí prodávající náklady až do tohoto místa. Takto určené místo pak nedává prostor pro případná nedorozumění. Stejně tak by se mělo postupovat u doložek určených k vodní dopravě, kde je místo určení či dodání nahrazeno přístavem nalodění nebo určení. (Šubert, 2010, s. 12)

3.2 RAFTD

Následující podkapitola pojednává o historii a podstatě pravidel RAFTD. Dále jsou zde uvedeny konkrétní doložky.

3.2.1 Historie a podstata RAFTD

Tato pravidla se do češtiny překládají jako Revidované americké definice pro zahraniční obchod. Původní verze byla vydána roku 1919. Roku 1941 pak došlo k revidování definic a vydání Obchodní komorou Spojených států. K jejich zrušení bylo přistoupeno v roce 1985, avšak některé firmy je používají dodnes. To se ale z důvodu jejich zastaralosti (neodpovídají současnému stavu mezinárodního obchodu) děje zřídka, především pak americkými obchodníky. RAFTD byly nahrazeny pravidly INCOTERMS, která jsou moderní a mnohem preciznější, a tak umožňují hladký průběh obchodu. (Janatka, 2011, s. 288–289), (Janatka a kol., 2001, s. 144–145)

3.2.2 Doložky v rámci RAFTD

RAFTD se skládají z 11 pravidel, u kterých však hrozí zaměnění s INCOTERMS v důsledku jejich podobného nebo dokonce stejného značení. Ve smlouvě je proto klíčová přesná identifikace vykládacích pravidel. Mezi RAFTD pravidla patří doložky, které mají na rozdíl od INCOTERMS až 6 různých možností aplikace. Na uvedených příkladech je vidět jejich matoucí označení:

- C & F (Cost and Freight),
- CIF (Cost, Insurance, Freight),
- Ex Dock – obdoba zrušené doložky DEQ,
- Ex* (Ex Point of Origin) – obdoba EXW,
- FAS (Free Alongside Ship Vessel) – obdoba FOB,
- FOB – obdoba zrušené doložky DES. (Juarez, 1997, s. 8)

3.3 INTRATERMS

Tato podkapitola je zaměřena na historii a podstatu pravidel INTRATERMS. Dále jsou zde uvedeny jejich konkrétní příklady.

3.3.1 Historie a podstata INTRATERMS

V češtině se tato pravidla překládají jako Mezinárodní obchodní podmínky. Byly publikovány roku 1993 (1996 v ČR). Na jejich vytvoření spolupracovali britští právníci, a proto jsou založeny na systému anglického práva, které je často voleno jako právo rozhodné. „*Vychází ze zásad smluvní volnosti, zásad zvykového práva a zásad čestného obchodování.*“, jak uvádí Janatka (2011, s. 289). INTRATERMS měly za cíl zjednodušit obchodní vztahy na mezinárodní úrovni, která je velice často komplikována rozdílnými právními systémy. Jejich používání mělo odstranit nejasnosti v kupních smlouvách a případné spory mezi obchodními partnery. INTRATERMS tvoří následující oblasti: obecná ustanovení, smlouva o prodeji zboží, doprava prodaného zboží zabývající se dodáním zboží, přechodem nákladů a rizik atd., dále jsou zde zkrácené smluvní podmínky, které také obsahují vykládací pravidla pro kombinovanou a vodní přepravu, a nakonec oblast zabývající se řešením sporů. Podobně jako INCOTERMS musí být i úmysl využít pravidel INTRATERMS zapracován do kupní smlouvy například prostřednictvím

aplikační doložky. I přes dobrý úmysl odborníků nenabýly INTRATERMS na popularitě a prakticky upadly v zapomnění. (Hermann, 1996, s. 25)

3.3.2 Doložky v rámci INTRATERMS

Vykladací pravidla byla převzata z INCOTERMS 1990 a následně upravena. INTRATERMS obsahují doložky: CIP, CPT, DAF, DDP, DDU, EXW, FCA a FSA – určeny pro dopravu kombinovanou; pro vodní dopravu: CIF, CFR, DAS, DEQ, FAS a FOB. Jedinou doložkou, která se nenachází v pravidlech INCOTERMS je FSA, která je určitou obdobou doložky FCA. V následujícím textu jsou z pohledu INTRATERMS přiblíženy doložky, které se v současných pravidlech INCOTERMS nevyskytují. (Hermann, 1996, s. 131–132)

DAF – *Delivered At Frontier/S dodáním na hranici*. Doložka je vhodná zejména pro přepravu po silnici a železnici. Prodávající splní svoji povinnost dodáním nákladu na hranici. (Hermann, 1996, s. 137–138)

DEQ – *Delivered Ex Quay/S dodáním z nábřeží*. Prodávající dodává zásilku na nábřeží či hrázi dohodnutého přístavu. Mimo jiné hradí clo. (Hermann, 1996, s. 147)

DES – *Delivered Ex Ship/S dodáním z lodi*. Dodání je splněno předáním nákladu kupujícímu na lodní palubě ve sjednaném přístavu, ve které dochází k vykládce. (Hermann, 1996, s. 146)

DDU – *Delivered Duty Unpaid/S dodáním clo neplaceno*. Zboží je ze strany prodávajícího považováno za dodané, pokud kupujícímu umožní s ním nakládat na určeném místě v dovozní zemi. Povinností kupujícího je celní odbavení dováženého zboží. (Hermann, 1996, s. 138)

FSA – *Free Station of Arrival/Vyplaceně do stanice příchodu zboží*. Prodávající musí umožnit kupujícímu disponovat se zásilkou v dohodnuté stanici nebo terminálu, čímž je splněno dodání. Doložka je vhodná při nemožnosti určení dopravce. (Hermann, 1996, s. 135–136)

4 Pojištění a ostatní možnosti zajištění přepravených rizik

Tato kapitola je zaměřena na pojištění. Nejprve je vysvětlena samotná podstata pojištění a základní pojmy. Poté jsou představeny různé druhy pojištění a ostatní možnosti využívané při zajišťování přepravních rizik.

4.1 Podstata pojištění

Principy pojištění ale nejsou žádnou novinkou. Jak uvádí Ducháčková (2005, s. 21) ke vzniku pojišťoven v tradičním slova smyslu došlo již ve druhé polovině 18. století. Tyto pojišťovny se soustředily především na pojištění námořní dopravy, požárů a smrti. V 19. století začalo být pojišťování bráno jako podnikatelská činnost, do které pak později začal zasahovat i stát, což trvá dodnes. (Ducháčková, 2005, s. 21)

Jak již bylo v této práci dříve zmíněno, s každou podnikatelskou aktivitou je spojena určitá míra rizika. K realizaci rizika dojít může, ale nemusí, což s sebou přináší pocity nejistoty. Většina rozumně smýšlejících podnikatelů se proto snaží tyto pocity odstranit a to tak, že rizika, která je ohrožují, nějakým způsobem zajistí. Jedním z nejúčinnějších a nejčastějších způsobů, jak zajistit většinu rizik, je pojištění. V čem toto zajištění vlastně spočívá? Podstata pojištění není nijak složitá. Při uzavření pojištění se pojišťovna zavazuje vyplatit pojistné plnění, pokud dojde k určité, předem specifikované, situaci. Tento závazek je podmíněn placením pojistného. Kromě toho ale existují určitá rizika, která pojišťovny ani při nejlepší vůli nepojišťují. Příkladem toho, co za žádných okolností nelze pojistit, jsou kriminální aktivity (např. zločinec se pojistí pro případ, že bude chycen – takové pojištění by bylo silně nemorální a vlastně by podporovalo podobné činy). (Páleník, 2007, s. 47)

Pro zjištění toho, jestli je riziko pojistitelné, existuje podle Ducháčkové (2005, s. 34–35) několik kritérií, která pojišťovna zkoumá. Mezi tato kritéria patří:

- nahodilost události,
- nezávislost rizik,

- odhadnutelnost,
- jednoznačnost,
- velikost,
- morální zásadovost.

Na základě těchto kritérií tedy nesmí ke škodám docházet pravidelně a očekávaně. Kromě toho nelze pojistit rizika, k jejichž realizaci by došlo úmyslně pojistníkem či pojištěným nebo v důsledku nějakého morálního selhání (např. užití omamných látek). Rizika na sobě nemohou vzájemně záviset ani se zaměňovat, musí existovat možnost, jak určit jejich přibližnou pravděpodobnost a v neposlední řadě se zohledňuje potenciální výše škody, kterou musí být pojišťovna schopna vykrýt. Pokud je toto splněno, lze považovat rizika za pojistitelná. (Ducháčková, 2005, s. 34–35) Důležitou podmínkou je také to, že pojištěný musí mít na tom, co je předmětem pojištění, pojistný zájem – nelze pojistit zcela cizí budovu a v případě škody si nechat vyplatit pojistné plnění.

Při využití pojištění odpadá nutnost hradit škodu vlastními zdroji, tedy tzv. samopojištěním nebo z běžných příjmů (toto je zejm. pro malé a středně velké podniky takřka nemyslitelné, neboť si většinou nemohou dovolit takto „plýtvat“ svými prostředky). Podnik také nemusí zbytečně držet finanční prostředky v rezervách určených ke krytí škod, ale může je využít mnohem efektivnějším způsobem, např. investovat je do nákupu modernějšího vybavení, které bude méně poruchové, než to stávající.

4.2 Základní pojmy v oblasti pojištění

V rámci této podkapitoly je pozornost soustředěna na vysvětlení základních pojmů souvisejících s pojištěním.

4.2.1 Subjekty v rámci pojištění

Pojistitel je subjekt specializující se na podnikání v oblasti pojistných služeb, v rámci nichž na sebe přebírá nejružnější rizika z jiných subjektů. K tomu aby bylo možné tuto činnost vykonávat, je nezbytné získat příslušné povolení. V ČR je k tomuto zmocněna Česká národní banka. Další podmínkou je statut právnické osoby. Mezi nejtypičtější představitele

pojistitelů patří pojišťovny s právní formou akciová společnost. (Ducháčková, 2005, s. 34) Pojišťovny mohou být i v určitých případech státními podniky. V rámci ČR se pojišťovny sdružují v rámci České asociace pojišťoven (dále jen ČAP). O významu ČAP svědčí fakt, že členové tvoří 98 % pojistného trhu v ČR. (ČAP, 2014 a) Podle zákona č. 168/1999 Sb. došlo k založení České kanceláře pojistitelů (dále jen ČKP), jejíž členy tvoří pojistitelé poskytující v ČR pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. (ČKP, 2014 a)

Pojistníkem může být podobně jako u pojistitele právnická osoba, ale i osoba fyzická. Pojistník je vlastně ten, s kým pojišťovna uzavírá pojistnou smlouvu, v rámci níž souhlasí s úhradami pojistného výměnou za poskytování pojistných služeb. Mezi další jeho povinnosti patří to, že nebude svým jednáním přispívat ke vzniku události, jež je předmětem pojištění; poskytne pojišťovně všechny potřebné dokumenty; bude se řídit pokyny udělenými pojistitelem apod. (Ducháčková, 2005, s. 34), (Sato, 2002, s. 6)

Pojištěným je ten, komu je vyplaceno pojistné plnění. Může, ale také jím nemusí být pojistník. Pokud jsou pojistníkem a pojištěným dva různé subjekty, pak jedna osoba pojištění sjednává a platí, ale jiné případně plnění od pojišťovny. Tato situace je typická při pojištění u nezletilých osob. **Obmyšleným** je potom osoba, které náleží pojistné plnění, pokud pojištěný zemře (životní pojištění). **Oprávněnou osobou** je někdo s nárokem na pojistné plnění místo pojištěného z pojistné události (neživotní pojištění). (Ducháčková, 2005, s. 34), (Sbírka zákonů, 2012, s. 1316–1330)

Pojistní brokeri jsou také nazýváni zprostředkovateli či pojistnými makléři a jejich úkolem je zprostředkovat pojištění mezi pojistitelem a pojistníkem. Mohou být nezávislými podnikatelskými subjekty využívajícími služby několika pojišťoven nebo mohou vystupovat ve službách jednoho konkrétního pojistitele a nabízet zájemcům právě jeho pojistné produkty. Zejména služby nezávislých brokerů jsou pro jejich klienty výhodné, neboť si mohou vybrat z většího množství pojišťoven a snáze tak najít optimální pojištění. (Daňhel a kol., 2005, s. 47)

4.2.2 Další důležité pojmy

Pojistné představuje cenu, která se platí za poskytování pojistných služeb, tedy za převedení rizika na třetí stranu. Pojistné je placeno pojistníkem předem a to v pravidelných intervalech nebo jednorázově. Jeho výše by měla odrážet úroveň poskytovaných pojistných služeb.

Pojistné plnění je naopak částka, kterou poskytovatel pojistné ochrany – pojišťovna – vyplatí pojištěnému, příp. obmyšlenému v případě, že nastane pojistná událost. Pojistné plnění je v případě majetkového pojištění náhradou škody, která na něm byla způsobena, a jedná se tak o krytí konkrétních potřeb. V případě životního pojištění je možné krýt i potřeby abstraktní. **Pojistná částka** představuje výši pojistného plnění vyjádřenou absolutně. Je to maximální limit plnění od pojišťovny. (Ducháčková, 2005, s. 37–38; Daňhel, 2005, s. 50)

Franšíza neboli **spoluúčást** je částka, o níž se snižuje pojistné plnění vyplácené pojišťovnou. Franšíza může být stanovena procentuálně z pojistného plnění nebo jako pevná částka. (Janatka a kol., 2011, s. 199)

Pojistná smlouva, jejíž existenci dokládá pojistka, obsahuje podrobné informace o pojištění. V ČR je pojistná smlouva právně upravena zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě. Tato smlouva musí být ze zákona při době trvání pojištění přesahující jeden rok vyhotovena písemně. Nezbytnými náležitostmi obsaženými v této smlouvě jsou identifikace účastníků pojištění, druh a předmět pojištění, pojistné a pojistné plnění, pojistná doba apod. Důležitou komponentou této smlouvy jsou všeobecné pojistné podmínky. Pojistná smlouva může být sjednána jako jednorázová, nebo jako hromadná. (Sato, 2002, s. 4, 8), (Daňhel, 2005, s. 49)

Pojistnou dobou, je období, na které se pojištění sjednává. Tuto dobu je možné stanovit na dobu neurčitou, ale i určitou. Při pojištění na dobu určitou víme, kdy pojištění končí, nebo jak dlouho dobu bude platit. (Ducháčková, 2005, s. 33)

Míra pravděpodobnosti, že nastane pojistná událost v důsledku pojistného nebezpečí, je označována jako **pojistné riziko**. **Pojistná událost** je taková událost, v rámci níž má pojištěný nárok na vyplacení pojistného plnění. Pokud pojistná událost nastane, je povinností pojištěného ohlásit tuto skutečnost příslušné pojišťovně. (Sato, 2002, s. 18)

4.3 Členění pojištění

Existuje několik možností a hledisek, jak pojištění členit. Podle povinnosti pojištění uzavřít, je možné ho rozlišovat jako:

- *povinné* – dále je členěno na zákonné a povinné smluvní,
- *dobrovolné* – jeho sjednání závisí pouze na pojistníku a jeho zájmu o ně, nejedná se o povinnost vyplývající ze zákona.

Zákonné pojištění je takové, které je pro určité nebo všechny osoby povinné, ale mezi účastníky se neuzavírá pojistná smlouva. Jedná se např. o zdravotní a sociální pojištění. Naproti tomu u **povinného smluvního pojištění** je také povinnost ho sjednávat, ale na základě pojistné smlouvy. Typickým příkladem takového pojištění, je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. (Ducháčková, 2005, s. 24)

Podle toho, jak je stanoveno pojistné plnění, je pojištění možné členit jako:

- škodové (zájmové),
- obnosové (sumové).

Obnosové pojištění je takové, u něhož je předem sjednána konkrétní peněžní částka, která bude v případě pojistné události vyplacena pojištěnému. Ke sjednání této částky dochází v pojistné smlouvě nebo v pojistných podmínkách. U tohoto pojistného plnění se nebere v úvahu skutečná výše způsobené škody. Výhodnou je jistota ve výši vyplacené sumy, naopak za nevýhodu může být pokládáno to, že pojištění nemusí škodu pokrýt, a dále např. nezohledňuje vývoj inflace v ekonomice. Typickými příklady, u kterých je obnosové pojištění využíváno, jsou životní a úrazové pojištění. (Daňhel, 2005, s. 54–56)

Pojistné plnění u **škodového pojištění** je naopak od obnosového závislé na velikosti utrpěné škody. Pojistné plnění může být stanoveno na stejnou částku jako výše potenciální škody, což je pro pojištěného velmi výhodné, nebo se může jednat o tzv. podpojištění, kdy je pojistné plnění nižší než škoda. K tomuto dochází, pokud je pojistná hodnota vyšší než pojistná částka. V žádném případě pak není možné, aby byla vyplacena částka vyšší než škody, což nepovolují ani zákony ČR. Tento typ pojištění se uplatňuje zejména u pojištění majetku. (Daňhel, 2005, s. 54–56)

Základním členěním pojištění podle toho, jaká rizika jsou kryta, je:

- životní,
- neživotní.

Mezi rizika, která jsou kryta v rámci **životního pojištění**, patří riziko dožití a riziko smrti. Tato rizika mohou být kryta v rámci jednotlivého nebo smíšeného pojištění. (Ducháčková, 2005, s. 98) Za pojistnou událost je u pojištění pro případ úmrtí považována smrt pojištěného. Pojistné plnění se vyplácí obmyšlenému. V rámci pojištění pro případ dožití představuje pojistnou událost fakt, že se pojištěný dožije určitého stanoveného věku. Zjednodušeně se jedná o jakési spoření. Z pojištění pro případ dožití je vyvozováno:

- věnové pojištění,
- důchodové pojištění. (Ducháčková, 2005, s. 99)

Pro český pojistný trh je charakteristická lehká převaha neživotního pojištění nad pojištěním životním, které je však v posledních letech stále více využíváno. V zahraničí je tento poměr podle ČAP cca 60:40 ve prospěch životního pojištění. Ve srovnání s životním pojištěním existuje u **neživotního pojištění** velký počet rozmanitých rizik, která jsou v rámci něho kryta. Při zajišťování rizik v rámci podnikání je využíváno právě tohoto typu pojištění.

Ducháčková (2005, s. 119) rozlišuje u neživotního pojištění 5 kategorií:

- majetková pojištění,
- odpovědnostní pojištění,
- pojištění osob,

- pojištění právní ochrany,
- cestovní pojištění.

V Přílohách A, B a C jsou uvedeny pojistné produkty pro podnikatele nabízené vybranými pojišťovnami působícími na českém pojistném trhu.

Majetkové pojištění se vztahuje na škody způsobené na majetku (budovy, stroje, vozidla apod.). Rozsah pojistného krytí se odvíjí od toho, jaké množství rizik je pojištěno. Nejméně rozsáhlým typem pojistného krytí je pojištění jednoho vybraného rizika. O něco rozsáhlejší jsou tzv. sdružená pojištění, kde dochází ke krytí několika rizik. Nejrozsáhlejší formou pojistného krytí představuje tzv. All Risks pojištění, které se vztahuje na všechna rizika, ohrožující pojištěný majetek s určitými výjimkami, jež nelze pojistit. (Ducháčková, 2005, s. 122)

V rámci majetkového pojištění jsou podle Ducháčkové (2005, s. 121) rozlišovány a pojišťovány 2 skupiny rizik:

- *rizika vedoucí k věcným škodám* – živelní, havarijní, vodovodní, krádež a vandalství,
- *rizika způsobující finanční ztráty* – úvěrová, přerušení provozu.

V praxi se tato rizika vzájemně ovlivňují, neboť věcné škody způsobují často i finanční ztráty. Častou příčinou věcných škod je působení živlů, jako jsou: povodně, záplavy, požáry, vichřice, krupobití, údery blesku apod. Některé druhy živlů jsou ale pojišťovány za zvýšenou cenu, nebo se naopak nepojišťují (jsou z pojištění vyloučeny) – záleží na pojišťovně. Určitou podobnost s živelními riziky mají rizika vodovodní, která souvisí s vodovody, kanalizacemi a topením. Kromě pojištění živelních a vodovodních rizik, lze pojistit i riziko krádeže, avšak ve většině případů se musí jednat o krádež tzv. kvalifikovanou. To znamená, že majetek byl určitým požadovaným způsobem zajištěn (např. zamknut), ale zloděj toto zabezpečení přesto překonal a majetek odcizil. Za určitých podmínek je možné pojistit i vandalismus. Krádež i vandalismus pak musí způsobit třetí strana. Dále se pojišťují i havarijní rizika, v rámci nichž jsou kryty škody nejenom na dopravním prostředku, ale i na přepravovaném nákladu. V rámci druhé skupiny rizik

vznikají firmám finanční ztráty, jejichž příčinou je jednak přerušení výroby a provozu, jako výsledku působení živlů, havárií, nedostatku elektrické energie apod., na druhé straně pak nesplacení úvěru. (Ducháčková, 2005, s. 121–122), (Daňhel, 2005, s. 162)

V rámci majetkového pojištění je možné pojistit rizika v podnikání a průmyslu prostřednictvím:

- *technického pojištění* – pojišťují se škody způsobené poruchami a poškozením strojů, dále montážní a stavební rizika,
- *dopravního pojištění* – souvisí se ztrátou, poškozením nebo zničením přepravovaného nákladu,
- *pojištění proti odcizení* – pojištění kryje riziko krádeže majetku, příp. jeho poškození nebo zničení v důsledku pokusu o krádež,
- *úvěrového pojištění* – umožňuje pojistit situaci, kdy nedojde ke splacení poskytnutého úvěru,
- *pojištění pro případ přerušení provozu* – nejčastěji se pojišťuje ušlý zisk, který podnik nerealizuje v důsledku pozastavení výroby; případně jsou kryty zbytečně vydané náklady v důsledku škody,
- *živelního pojištění* – jeho předmětem jsou majetkové škody vzniklé v důsledku přírodních živlů. (Ducháčková, 2005, s. 125–130), (Daňhel, 2005, s. 166)

Podstatou ***odpovědnostního pojištění*** je to, že pojišťovna zaplatí třetí straně škodu, kterou utrpěla, místo pojištěného, jež za škodu ve skutečnosti nese odpovědnost. Kromě vzniklé škody může poškozenému vzniknout také nárok na úhradu dalších nákladů (např. náklady na léčbu, bolestné, ztráta na výdělků), což se odvíjí od podmínek sjednaného pojištění. (Daňhel, 2005, s. 176)

V rámci pojištění odpovědnosti jsou kryty nejrůznější škody. Mezi nejčastější odpovědnostní pojištění patří:

- *pojištění odpovědnosti za škody způsobené při provozu vozidel,*
- *pojištění odpovědnosti při pracovních úrazech a nemoci z povolání,*
- *profesní pojištění odpovědnosti,*
- *obecné pojištění odpovědnosti.* (Ducháčková, 2005, s. 134–137)

Do *neživotního pojištění osob* patří pojištění nemocenské a úrazové. Prostřednictvím *pojištění právní ochrany* je možné se pojistit proti rizikům vyplývajícím z různých právních záležitostí. *Cestovní pojištění* je založeno na kombinování různých druhů pojištění v souvislosti s cestováním do zahraničí. (Ducháčková, 2005, s. 119–120, 138–39)

4.4 Pojištění v dopravě

Jak již bylo v této práci uvedeno, mezinárodní nákladní přepravy jsou velice rizikovými činnostmi, a proto je třeba zajistit hrozící rizika odpovídajícím způsobem. Nejčastěji je k tomuto využíváno právě pojištění. Ke krytí přepravních rizik ohrožujících přepravovaný náklad se v rámci mezinárodních přeprav využívá především odpovědnostní a dále přepravní pojištění. Tato pojištění představují velmi silnou ochranu proti přepravním rizikům. V souvislosti s provozováním motorových vozidel jsou sjednávány i další druhy pojištění – pojištění odpovědnosti z provozu vozidel a havarijní pojištění. Při vzniku pojistné události, je velice důležité, aby obsluha dopravního prostředku bez zbytečného odkladu oznámila tuto skutečnost příslušným osobám ve firmě a ty dále pojišťovně. Před samotným sjednáním pojištění je důležité věnovat dostatečnou pozornost výběru pojišťovny a jí nabízeným pojistným produktům, u nichž je třeba posoudit, jakou pojistnou ochranu poskytují a za jakých podmínek. Není dobré soustředit se na nízkou cenu, ale na kvalitu pojistných služeb.

V případě dopravní nehody vzniká jejím účastníkům při určitých okolnostech povinnost zavolat k místu nehody Policii ČR. Těmito důvody jsou podle zákona:

- škoda na vozidlech přesahující 100 000 Kč,
- výskyt zranění nebo úmrtí,
- neschopnost obnovení provozu,
- poškození pozemní komunikace atd. (ČKP, 2014 b)

4.4.1 Pojištění odpovědnosti dopravce

Toto odpovědnostní pojištění slouží především ke krytí škod způsobených dopravcem během přepravy (odpovědnost vyplývá ze smlouvy o přepravě). Podobně ale může sloužit i zasílateli (odpovědnost vyplývá ze zasílatelské smlouvy) a pro členy SSL ČR je povinné.

Odpovědnost dopravců je upravena různými mezinárodně uzavřenými dohodami, které jsou nadřazeny národní právním předpisům, a u jednotlivých dopravních oborů se liší. Dopravci přebírají odpovědnost za zásilku v okamžiku, kdy je jim předána, až do chvíle, než ji doručí příjemci. Dopravci nesou odpovědnost nejen za úplné či částečné poškození a ztrátu, ale i za pozdní doručení. Pro poškozenou stranu nastává problém v případě, že škoda přesahuje maximální limit, za který dopravce odpovídá. Pro dopravce také existují určité okolnosti, jež ho zprošťují odpovědnosti za škodu (např. škoda způsobená odesílatelem, vadným zabalením, přírodní katastrofou, výrobní vadou apod.). Pokud dopravce souhlasí s dodáním nákladu v určité pevně stanovené lhůtě, ale dojde ke zpoždění dodávky, v důsledku čehož příjemce utrpí finanční škodu (např. zpoždění výroby), pak může nastat situace, kdy bude na dopravci tato finanční náhrada vymáhána. V takovém případě je vhodné přistoupit ke sjednání pojištění zaměřeného na podobná rizika. (Sato, 2002, s. 20)

Podle Dohody CMR je ***odpovědnost silničního dopravce*** za škodu způsobenou na přepravovaném nákladu vyčíslena max. na 8,33 SDR za 1 kg brutto hmotnosti nákladu (toto platí pro členské země MMF). Silniční dopravce ale může převzít odpovědnost za škodu i nad rámec své minimální povinnosti prostřednictvím tzv. zvláštního zájmu na dodání – v tom případě hradí škodu ve výši vyplývající z nákladního listu.

Z Úmluvy COTIF vyplývá ***odpovědnost pro železničního dopravce*** v maximální výši 17 SDR za 1 kg brutto váhy ztraceného, poškozeného nebo zničeného nákladu (výjimkou je zvláštní zájem na dodání). Limit mimo jiné neplatí, pokud je škoda způsobena hrubým porušením povinností ze strany železnice nebo úmyslně – u těchto případů je odpovědnost v plné výši škody. U vozových zásilek odpovídá podle Dodatku CIM za naložení odesílatel, za vyložení naopak příjemce. U kusových zásilek je to v obou případech železnice. Zmíněný dodatek také stanovuje dodací lhůty. Pokud není zásilka dodána do 30 dnů od uplynutí dodací lhůty, pak je považována za ztracenou. (Janatka a kol., 2011, s. 189–190)

Odpovědnost leteckého dopravce je upravena tzv. Montrealskou úmluvou, podle níž je limit odpovědnosti stanoven ve stejné výši, jako u odpovědnosti železničního dopravce, teda 17 SDR. (Janatka a kol., 2011, s. 187)

V námořní dopravě je určení horní hranice ***odpovědnosti námořního dopravce*** o něco komplikovanější, neboť zde platí větší množství smluv s odlišnou výší limitů odpovědnosti. Důležitými skutečnostmi, které rozhodnou o aplikování určité úmluvy, jsou vlajka, pod níž se loď plaví, či místo vystavení konosamentu. Hamburská pravidla tento limit stanovují na 2,5 SDR/1 kg či jako 835 SDR/1 přepravní jednotka. Pravidla Haagsko-visbyská ji určují jako 2 SDR/1 kg, příp. 666,67/1 přepravní jednotka. (Janatka a kol., 2011, s. 191)

Odpovědnost dopravců provozujících vnitrozemskou vodní dopravu se řídí Úmluvou CMNI. Hranice odpovědnosti jsou určeny podobně jako u Haagsko-visbyských pravidel na 2 SDR/1 kg brutto váhy či 666,67/1 přepravní jednotka. Úmluva také určuje hranici odpovědnosti pro TEU kontejner (20 stop) v maximální výši 20 000 SDR. (Janatka a kol., 2011, s. 191)

Horní hranice ***odpovědnosti zasílatele*** je stanovena na 8,33 SDR/1 kg brutto váhy nebo 20 000 SDR. (Janatka a kol., 2011, s. 183)

4.4.2 Přepravní pojištění

Přepravní pojištění je také označováno jako dopravní, zbožívé či cargo. Pojištění v tomto případě sjednává subjekt, který by případnou škodu na přepravovaném zboží utrpěl (záleží především na ujednáních dohodnutých obchodními partnery v kupní smlouvě). Na rozdíl od pojištění odpovědnosti dopravce není podmínkou pro vyplacení pojistného plnění uznání odpovědnosti ze strany dopravce a také zde nejsou stanoveny žádné maximální hranice omezující náhradu škody. Nárok na pojistné plnění vzniká samotnou pojistnou událostí, kterou představuje ztráta, poškození či zničení přepravovaného nákladu. Samozřejmě i zde existují určité okolnosti a výluky osvobozující pojišťovnu od plnění a náhrady škody. Mnoho podnikatelských subjektů se však v případě škod spoléhá na pojištění odpovědnosti a zbožívé pojištění se jim zdá zbytečným plýtváním peněz,

kteřé tak „ušetřít“. Toto smýšlení je ale chybné, neboť odpovědnostní pojištění dopravce je výhodné právě pro dopravce – pro poškozeného je však zcela nedostačující vřledem k limitům omezujících odpovědnost dopravců, v důsledku čehož je z tohoto pojištění uhrazena jen určitá část utrpěné škody.

Pro snadnější pochopení problému, který spočívá v nedostatečnosti pojištění odpovědnosti dopravce pro poškozenou stranu, bude v dalším textu uvedena jednoduchá situace. Společnost X uzavře se silničním dopravcem přepravní smlouvu, jejímž předmětem je přeprava skleněných výplň do oken o celkové hmotnosti 150 kg z ČR do Španělska. Dopravce má sjednáno pojištění odpovědnosti, spoluúčast se neuvažuje. Společnost X se rozhodla nesjednávat zbožívé pojištění, ale spolehnout se v případě škody na pojištění odpovědnosti dopravce. Během přepravy dojde k dopravní nehodě zaviněné řidičem, během níž jsou všechny výplně v hodnotě 350 000 Kč zcela zničeny. Podle Úmluvy CMR je odpovědnost silničního dopravce omezena na 8,33 SDR, což je v přepočtu asi 258 Kč. Pojišťovna tedy vyplatí náhradu pouze ve výši 38 700 Kč. Společnost X tak v důsledku své neuváženosti utrpí škodu ve výši 311 300 Kč.

4.4.3 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidel

Aby se mohlo vozidlo pohybovat po silničních komunikacích v ČR, je nezbytné mít sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel, také označované jako povinné ručení. Toto pojištění je povinně smluvní. Dokladem potvrzujícím existenci tohoto pojištění je tzv. zelená karta, která musí být ve vozidle přítomna. Toto pojištění vyplývá ze zákona i pro provoz vnitrozemských plavidel a provoz letadel. Do povinného ručení spadá odpovědnost za škody na cizím majetku, ušlý zisk a škody na zdraví či usmrcením třetích osob v souvislosti s provozem vozidla. Nárok na pojistné plnění vzniká tedy poškozenému – třetí osobě, které mu místo pojištěného uhradí pojišťovna. Naopak se nevztahuje na škodu, která vznikla osobě, jež ji zavinila (Česko, 1999, s. 3160–3161)

4.4.4 Havarijní pojištění

Havarijní pojištění je zcela dobrovolné a vztahuje se na dopravní prostředek pojištěného – kryje rizika jeho poškození či zničení, na něž se nevztahuje povinné ručení. Při pojištění All Risk jsou kryta i rizika krádeže a požáru. Uzavření tohoto pojištění je velice vhodné zvláště pro nákladní dopravce, neboť k přepravám využívané dopravní prostředky jsou

velmi drahé. Vyřazení dopravního prostředku z provozu v důsledku dopravní nehody za předpokladu nepojištění povede k vynaložení značných nákladů z vlastních zdrojů firmy na opravy nebo nákup nového prostředku.

4.5 Ostatní možnosti zajištění přepravních rizik

Tato podkapitola si klade za cíl uvést další možnosti, příp. více rozvést opatření z podkapitoly 2.2, které mají pomoci dopravcům s předcházením přepravních rizik a snižováním jejich pravděpodobnosti. Nejprve je pozornost věnována technicko-technologické stránce těchto rizik, poté lidskému faktoru.

4.5.1 Zajištění přepravních rizik z technicko-technologického pohledu

Jedním z preventivních opatření při snaze o předcházení přepravních rizik, jsou pravidelně prováděné kontroly technického stavu příslušného dopravního prostředku. V rámci silniční dopravy musí všechna vozidla podstupovat ve stanicích technické kontroly státní technické kontroly, které jim umožní pohyb po silničních komunikacích. Tyto kontroly ale probíhají v delších časových obdobích, a tak je rozumné, aby k nim z důvodu zvýšení bezpečnosti a snížení přepravních rizik docházelo častěji. U vozidel s hmotností nad 3,5 tuny musí tyto kontroly probíhat každý rok. Primárně jsou zaměřeny na stav brzdové a výfukové soustavy, řízení, nápravy, podvozku, osvětlení atd. (Česko, 2001) Pokud však bude technický stav vozidel kontrolován v častějších časových intervalech, zvýší se pravděpodobnost včasného odhalení závady, která by mohla být příčinou více či méně závažné dopravní nehody. Tyto kontroly by samozřejmě měly být prováděny kvalifikovanými a zkušenými osobami, aby mohly být považovány za spolehlivé. S tímto častějším kontrolováním ale souvisí i určité zvýšení nákladů, ať je využíván vlastní technik nebo externí autoservis. S kontrolami poté souvisí opravy nalezených defektů. Dopravci by mimo jiné neměli riskovat a používat nekvalitní levné náhradní díly ve snaze ušetřit, neboť se to nakonec obrátí proti nim. Záleží tedy na uvážení dopravce, jak se k tomuto postaví a jestli bude ochoten vynaložit více času i peněz na tyto aktivity.

S tím, jak vozidla stárnou, se zvyšuje pravděpodobnost jejich poruchovosti, a tak je moudré začít po určitém čase, který odjezdí, s obnovou vozového parku. Nejenom, že to

přispěje ke snížení rizikového faktoru, ale také to má kladný vliv na životní prostředí, neboť nová vozidla (např. Euro 6) jsou k němu šetrnější a vytváří méně emisí.

S rozvojem moderních technologií se také rozšiřují možnosti, prostřednictvím kterých mají dopravci možnost ovlivňovat přepravní rizika a zvyšovat bezpečnost přeprav. Velice vhodné je využívání softwarového vybavení zaměřeného na plánování přepravních tras, které budou pro danou přepravu neoptimálnější z hlediska rychlosti, bezpečnosti a ceny. Pro dnešní dopravce by také měla být samozřejmostí technologie GPS plnící nejenom navigační, ale i kontrolní funkci. Řidiči se díky ní mohou snadněji orientovat a nemusí se spoléhat na nepraktické papírové mapy. GPS slouží i dispečerům, kteří jejím prostřednictvím mohou kontrolovat, kde se vozidlo nachází, jakou rychlostí se pohybuje, jestli plní řidič bezpečnostní přestávku atd.

4.5.2 Zajištění přepravních rizik v souvislosti s lidským faktorem

V rámci prevence přepravních rizik je více než vhodné soustředit se na lidský faktor, jež je častou příčinou těchto rizik. Určitým řešením je provádění pravidelných školení obsluhy dopravního prostředku a dalších pracovníků (např. dispečerů). V silniční nákladní dopravě mají řidiči povinnost absolvovat školení.

Podle zákona č. 374/2007 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla, se řidiči účastní vstupního školení o rozsahu 140 hodin (příp. 280 hod.), které se skládá z výuky zaměřené na bezpečnost provozu a jízdy, právní předpisy v mezinárodní dopravě, řešení mimořádných situací atd. a výcviku. Vstupní školení je zakončeno zkouškou, po jejímž úspěšném složení může řidič zažádat o vydání profesního průkazu způsobilosti řidiče. Tento průkaz je vydán na dobu 5 let. Každý rok musí řidič formou výuky absolvovat ve schváleném školicím středisku pravidelné školení o délce 7 hodin, kterým si rozšiřuje své znalosti ze školení vstupního. V případě, že ho řidič neabsolvoval, nemohl by mu být profesní průkaz prodloužen, a tak by nemohl dále řídit nákladní vozidlo. (Česko, 2007, s. 5303–5304, 5312–5313)

Řidiči, u nichž se projevují určité tendence k rizikové jízdě, mohou být vedením společnosti vysláni na kondiční jízdy, které jim mohou pomoci s bezpečnou jízdou. Zákon

č. 374/2007 Sb. také uvádí, že řidiči s 6 – 10 zaznamenanými body v registru řidičů mají možnost se dobrovolně zúčastnit školení zaměřeného na bezpečnou jízdu a po jeho absolvování si nechat určitý počet bodů vymazat.

Zaměření dobrovolných školení je velice různorodé – existuje jich celá řada. Tematicky se může jednat o bezpečnost, přestávky v řízení, hospodárnou jízdu, první pomoc, zvládání stresových situací apod. Podobná školení pořádá i ČESMAD BOHEMIA. Záleží na uvážení dopravce, co pro své řidiče, při zohlednění nákladové a časové náročnosti těchto školení, vybere.

K tomu, aby mohl být člověk řidičem z povolání, musí splňovat určité podmínky. Kromě prokázání odborné způsobilosti, musí dosáhnout určitého věku (21 let pro řidičskou skupinu C, 23 pro D) a musí být i zdravotně způsobilý. Profesionální řidiči do 50 let mají povinnost podstupovat povinnou kontrolu svého zdravotního stavu každé 2 roky a po dosažení 50 let každoročně. (Česko, 2000, s. 4537), (Česko, 2007, s. 5313)

Při obsluze dopravního prostředku pak musí řidič samozřejmě dodržovat pravidla silničního provozu příslušného státu a bezpečnostní přestávek podle nařízení ES č. 561/2006 a Dohody AETR. Bezpečnostní přestávky zvyšují bdělost a rychlost reakce řidiče na nečekané podněty. Z právních předpisů vyplývá, že po 4,5 hodinách jízdy, má mít řidič bezpečnostní přestávku trvající 45 minut. Po 24 hodinách jízdy následuje denní odpočinek 11 hodin, příp. může být rozdělen na 3 hod. a 9 hod. (Ministerstvo dopravy, 2006 b)

Ke snižování přepravních rizik může sloužit celá řada stimulů, které mají motivovat řidiče, aby sami vědomě usilovali o bezpečnější a z hlediska pohonných hmot ekonomičtější jízdu. Tyto stimuly mohou být jak peněžní (bonusy), tak i nepeněžité odměny či pochvaly. Dále není na škodu pravidelně řidičům připomínat jejich povinnosti v souvislosti s nakládkou a vykládkou zboží. Všechna tato opatření pomáhají při předcházení přepravních rizik, která se projevují poškozením nákladu, dopravního prostředku či jiného majetku, ale i ohrožením lidských životů.

5 Případová studie

Tato kapitola se zabývá tím, jak vybraný podnik zajišťuje v rámci své činnosti přepravní rizika. První podkapitola je zaměřena na základní informace o této společnosti. Ve druhé podkapitole je uvedeno konkrétní řešení problematiky přepravních rizik. Poslední část hodnotí používané zajištění a předkládá další možnosti.

5.1 Základní informace o společnosti

Pro zpracování případové studie byla zvolena společnost Helicar a. s., která svoji činnost soustředí především na přepravu dopravních prostředků (automobily, nákladní vozy, karavany) a strojů (zemědělské, stavební apod.). Společnost vznikla 23. srpna 1999 a sídlí v Liberci. Původně provozovala svoji činnost pod právní formou s. r. o., ale v k počátku roku 2009 došlo k její přeměně na akciovou společnost. Ke konci roku 2012 činil její základní kapitál 26 mil. Kč (celkově 130 kmenových akcií na jméno ve jmenovité hodnotě 200 000 Kč). V tabulce 10 je uvedena výše základního kapitálu od roku 2008 a jeho navyšování. Akcionářem s více než 50% podílem je společnost SI Corporate Finance, a. s., která se zaměřuje na poradenství a investiční činnost a která je partnerem společnosti Helicar od roku 2011. Její vstup představoval významný strategický krok. Společnost Helicar je mimo jiné členem sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Tabulka 10: Základní kapitál Helicar

Rok	Výše základního kapitálu
2008	200 000 Kč
2009	10 000 000 Kč
2010	10 000 000 Kč
2011	20 000 000 Kč
2012	26 000 000 Kč

Zdroj: Výroční zprávy Helicar 2008–2012.

Společnost provozuje svoje podnikání na základě tří živnostenských oprávnění, která se týkají následujících aktivit:

- silniční motorová nákladní doprava mezinárodní a vnitrostátní (vozidla či jízdní soupravy určené pro přepravu věcí nebo zvířat do i nad 3,5 tuny),

- opravy silničních vozidel,
- výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona (obory činnosti: údržba motorových vozidel a jejich příslušenství; skladování, balení zboží, manipulace s nákladem a technické činnosti v dopravě; velkoobchod a maloobchod; zprostředkování obchodu a služeb; zasilatelství a zastupování v celním řízení; pronájem a půjčování movitých věcí).

Nejvíce přeprav je uskutečňováno v souvislosti s osobními automobily. Přepravy se uskutečňují jak na vnitrostátní, tak i na mezinárodní úrovni. Nejčastější zahraniční destinací je Německo, dále potom Slovensko, Belgie, Francie, Švédsko apod. Asi jedna třetina z celkového počtu přeprav je odjeta v rámci ČR. V roce 2012 bylo ve flotile společnosti k dispozici cca 200 kamionů a přívěsů, což dokládá tabulka 11 obsahující údaje o jejich počtu a roku výroby. Některé z těchto tahačů a přívěsů jsou ve vlastnictví společnosti Helicar, další jsou využívány na základě smluvních vztahů s jinými subjekty. Mezi největší zákazníky patří koncern Volkswagen Group (VW, Škoda Auto, Seat, Audi), společnosti Toyota, Ford, Daimler AG, JLR a další.

Tabulka 11: Současný vozový park společnosti Helicar

Rok výroby	Počet tahačů	Počet přívěsů
2002	0	1
2003	0	1
2004	3	8
2005	2	11
2006	7	13
2007	23	26
2008	31	31
2009	2	2
2010	2	1
2012	9	1
2013	20	0

Zdroj: Interní dokumenty Helicar.

Společnost se v souvislosti se svojí environmentální politikou snaží o snížení dopadů jejího podnikání na životní prostředí. V důsledku toho začala v posledních letech s postupnou obnovou svého vozového parku, v rámci níž jsou pořizována vozidla splňující ty

nejpřísnější podmínky týkající se emisí (Euro 6). Obnova vozidel se týká i osobních automobilů využívaných pro služební účely, které jsou poháněny stlačeným zemním plynem. O tom, že to se svým postojem k životnímu prostředí myslí vážně, svědčí také certifikace podle příslušné normy (viz. další text).

V roce 2007 společnost rozšířila rozsah své činnosti o servisní služby a o dva roky později došlo k založení dceřiné společnosti Master Truck, s. r. o. se základním kapitálem 2 mil. Kč, která se na ně přímo specializuje. Tato dceřiná společnost zajišťuje především pro Helicar, a. s., ale i jiné subjekty, veškeré opravy a servis, který vozidla potřebují, a také asistenci v případě závad. Prostory dílen se nacházejí v Liberci a Loukově. Další dceřinou společností je HELICAR SLOVAKIA s. r. o. (základní kapitál 10 000 EUR), se zaměřením na dopravu.

V tabulce 12 je uveden přehled hospodářských výsledků společnosti v letech 2008–2012. Společnost v několika posledních letech vykazuje kladný hospodářský výsledek. Výjimkou byl rok 2010, kdy byla realizována velice hluboká ztráta, která však souvisela s vypořádáním devizových obchodů a jejich přeceněním.

Tabulka 12: Přehled výsledků hospodaření společnosti Helicar

Rok	Hospodářský výsledek před zdaněním	Hospodářský výsledek po zdanění
2008	1 546 000 Kč	1 215 000 Kč
2009	996 000 Kč	657 000 Kč
2010	-20 637 000 Kč	-20 611 000 Kč
2011	3 883 000 Kč	4 396 000 Kč
2012	800 000 Kč	1 325 000 Kč

Zdroj: Výroční zprávy Helicar 2008–2012.

Organizační strukturu společnosti tvoří 4 úseky: Úsek generálního ředitele, Úsek obchodu, Úsek kvality a Finanční úsek, které se dále člení na jednotlivá oddělení. Tabulka 13 uvádí počty zaměstnanců v letech 2008–2012. V letech 2011 a 2012 se jejich počet snížil, zejména v souvislosti s úspornými opatřeními reagujícími na hlubokou ztrátu z roku 2010 a nižší poptávkou po přepravách v důsledku krize eurozóny.

Tabulka 13: Údaje o zaměstnancích společnosti Helicar v letech 2008–2012

Rok	Průměrný počet zaměstnanců	Počet zaměstnanců ke konci roku	Počet řidičů	Ostatní zaměstnanci
2008	88	88	.	.
2009	95	95	.	.
2010	135	156	.	.
2011	149	164	123	41
2012	130	130	101	29

Zdroj: Výroční zprávy Helicar 2008–2012.

Z předmětu podnikání, které je zaměřeno na přepravu různých vozidel a strojů vyplývá, že se společnost často potýká s přepravními riziky postihujícími náklad i vozidla (tahače s přívěsy). Jestli dojde k realizaci těchto rizik – tedy ke škodě, závisí do určité míry na několika faktorech, jako je styl jízdy řidiče, dodržování silničních pravidel provozu, technický stav vozidla, upevnění nákladu a mnoha dalších. Samozřejmě to ale nejsou jediná rizika, která by společnost a její hospodaření ohrožovala. Dalším významným rizikem s velkým dopadem je měnové riziko, neboť firma si nechává platit přepravné zejména v eurech. Ostatní rizika, s nimiž se společnost setkává, jsou přírodní či politická (tedy teritoriální skupina).

5.2 Zajištění přepravních rizik

V této podkapitole jsou uvedeny nejčastější podoby přepravních rizik, s nimiž má společnost Helicar nejvíce zkušeností, dále hlavní příčiny těchto rizik a různé podoby jejich zajištění, které jsou ve společnosti využívány. Podkapitolu uzavírá hodnocení zajištění a vlastní návrhy autorky.

5.2.1 Nejčastější příčiny přepravních rizik

Primární příčinou přepravních rizik, k nimž v souvislosti s přepravami dochází, je selhání lidského faktoru – řidičů bez ohledu na úmysl. Nejrizikovější skupinou řidičů jsou úplní začátečníci nízkého věku s čerstvě získaným řidičským oprávněním, neboť postrádají nezbytné zkušenosti, které v autoškolě nezískají (např. v souvislosti s nakládkou a vykládkou), a určitou opatrnost. U řidičů starší věkové generace je zase častým problémem jazyková nevybavenost, která ztěžuje, ba dokonce i někdy znemožňuje

komunikaci v zahraniční při nakládce nebo vykládce. Příkladem může být situace, kdy řidič obdrží při nakládce v zahraničí speciální pokyny, kterým však nerozumí, což vede k jejich nedodržení a vzniku škody na nákladu.

Další příčinou je vozový park společnosti, pro který je charakteristická velká rozmanitost nejrozumnějších značek (Mercedes, Volvo, LOHR atd.), modelů a stáří (viz tabulka 11). Právě tato různorodost je velkým zdrojem rizik při přepravách, neboť řidiči se na kamionech podle potřeby společnosti střídají a musí si tak neustále zvykat na jiné vozidlo, což u každého řidiče trvá různě dlouho. V důsledku toho se během tohoto období zvyšuje pravděpodobnost nějakých chyb a potíží nebo dokonce dopravní nehody. Ve velké míře záleží na schopnostech a zkušenostech řidiče se s tímto střídáním v co nejkratším čase a co nejnaději vyrovnat.

Jelikož společnost Helicar provozuje otevřené přepravy na tzv. přepravnících (náklad není krytý plachtou ani pevnými stěnami), na které je možné umístit až 11 osobních automobilů. V důsledku toho hrozí poškození karoserií a skel odlétajícími kamínky, větvemi stromů, krupobitím apod. Toto však společnost může jen těžko ovlivnit.

Nejvíce škod je ale spojeno s nakládkou a vykládkou vozidel, nikoliv se samotnou přepravou. Hlavními viníky jsou řidiči, kteří s vozidly často neopatrně najíždí a sjíždí z přepravníků, na nichž jsou vozy upevněny pomocí tzv. kurt. Přepravovaná vozidla bývají nejvíce poškozena poničením nárazníků při pohybu na přepravníku nebo uvolněním kurt, špatnými rozestupy, otloučením předních dveří na straně řidiče při jejich otevírání, vysypání čelního skla apod.

Společnost také často odpovídá za škody, za které vlastně ani nemůže. Jedná se především o výrobní vady či poškození způsobená někým jiným, kterých si však řidič v důsledku vlastní nepozornosti nebo nedostatečné kontroly každého vozidla před naložením nevšimne a nezaznamená je do nákladního listu CMR.

5.2.2 Pojištění

Při zajišťování přepravních rizik se společnost spoléhá především na přenos těchto rizik na pojišťovnu, tedy na pojištění. K finančnímu krytí škod vzniklých při přepravách tedy nedochází prostřednictvím samopojištění – společnost nevytváří finanční rezervy, které by byly určeny k těmto účelům. Společnost využívá služeb makléřské skupiny OK GROUP, a. s., která jí u České podnikatelské pojišťovny, a. s., Vienna Insurance Group (dále jen ČPP) zprostředkovává pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce. Společnost Helicar je pojistníkem i pojištěným zároveň (pojištění je také sjednáno ve prospěch Helicar Slovakia s. r. o.).

Uzavřené pojištění je škodové, což znamená, že se výše pojistného plnění odvíjí od výše utrpěné škody, a pojistná doba činí 1 rok. Pojištění se týká i přeprav, u nichž byla využita vozidla, která pojištěný nevlastní – toto však musí být ošetřeno písemnou smlouvou (podobně i vozidla jiného dopravce). Na pojistném za toto pojištění zaplatí společnost v období od prosince 2013 do listopadu 2014 celkem téměř 2,2 mil. Kč (pojistné je hrazeno čtvrtletně – v prosinci, v březnu, v červnu a v září). Jednou z povinností společnosti je vždy na začátku každého měsíce aktualizování soupisu vozidel, které jsou k přepravám používány. Součástí pojištění je i spoluúčast na škodě ve výši 10 % (min. ale 15 000 Kč), kterou musí společnost sama zaplatit. Maximální výše pojistného plnění je sjednána na 20 mil. Kč. Pokud však pojistné plnění přesáhne tuto částku, dojde ke zvýšení pojistného o 30 nebo 50 %.

Pojištění kryje škody, k nimž dojde během silniční přepravy, ale i při nakládání a vykládání nákladu. V případě krádeže nákladu je pojistné plnění vyplaceno v případě, že vozidlo bylo ponecháno bez dozoru jen na nevyhnutelnou dobu, bylo uzamčeno a zaparkováno na hlídaných či oplocených prostorech. Pojistná smlouva se vztahuje na členské státy EU, dále na Makedonii, Moldávii, Srbsko, Švýcarsko, Turecko a Ukrajinu.

Ze Všeobecných pojistných podmínek ČPP (2014 c) platných pro pojištění odpovědnosti vyplývají určité výluky, na něž se pojištění nevztahuje, a mezi ně patří např.:

- škody úmyslně způsobené pojištěným,

- škody vzniklé při trestné činnosti pojištěného,
- škody způsobené působením toxických látek,
- škody v důsledku války a terorismu atd.

Pokud dojde ke vzniku pojistné události, musí společnost tuto skutečnost písemně nahlásit buď přímo pojišťovně, nebo svému zprostředkovateli pojištění (OK Group, a. s.). Společnost musí také v souvislosti s pojistnou událostí dodržovat předepsané pokyny. Společnost pojišťovně posílá vyjádření k pojistné události, v němž popíše pojistnou událost (k čemu došlo, jak, kdy). Pro nárok na pojistné plnění, je dále důležité, aby společnost jako dopravce přiznala svoji odpovědnost a prohlásila, že ke krytí škody nevyužije jiné pojištění. Pojišťovna přezkoumá pojistnou událost a nárok na pojistné plnění a pošle pojistníku vlastní vyjádření, v němž sdělí, zda došlo k ukončení šetření pojistné události a přiznání nároku.

Kromě pojištění odpovědnosti silničního dopravce podnik využívá další pojistné produkty od různých pojišťoven. Jedná se o následující:

- pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- havarijní pojištění,
- pojištění majetku,
- cestovní pojištění,
- pojištění pohledávek.

5.2.3 Další způsoby zajišťování přepravních rizik

Při zajišťování přepravních rizik je velký důraz kladen nejenom na finanční krytí případných škod, ale také na prevenci. V rámci preventivních opatření zaměřených proti realizaci přepravních rizik absolvují noví řidiči jednodenní školení zaměřené na bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Tito řidiči musí také absolvovat nástupní školení, které trvá tři měsíce. Během této doby jezdí ve dvojici se zkušenějším řidičem, který mu pomáhá zvyknout si a seznamuje ho s používanými postupy. Současně je nováček průběžně hodnocen. Po třech měsících absolvuje nový řidič zkušební jízdu, ve které musí prokázat svoji schopnost řídit samostatně kamion a vykonávat další činnosti spojené s přepravou (nakládka a vykládka, vyplnění potřebné dokumentace apod.). Trvá to asi

1 rok, než nový řidič přestane hodně a zbytečně chybovat. Mimo jiné se řidiči každý rok účastní jednoho velkého (ze zákona povinného) školení a každý měsíc jednoho menšího. Školení zaměřená na další vzdělávání – odborné, manažerské, jazykové – se pořádají podle potřeby i pro ostatní zaměstnance podniku (dispečery, technicko-hospodářské pracovníky).

Řidiči jsou mimo jiné i motivováni prostřednictvím prémie a bonusů k tomu, aby sami usilovali o bezeškodní průběh přeprav. Dále jsou pro řidiče vyhlašovány soutěže zaměřené na co nejekonomičtější jízdu.

Dispečink společnosti využívá ke své práci systém TRANSICS, který poskytuje nepřetržitý dohled nad vozovým parkem, což nutí řidiče k tomu, aby byli ve střehu a dodržovali stanovené pokyny. Dispečeři mohou vozidla pomocí GPS nepřetržitě sledovat – vědí, kde se jakékoliv vozidlo nachází v libovolném okamžiku. Systém umožňuje i komunikaci s řidičem, dále sledování spotřeby pohonných hmot a jejich načerpávání, což firmě pomáhá předcházet i krádežím nafty, které byly v minulosti v oblasti dopravy velice častým problémem.

Společnost také do určité míry využívá některé prvky rizikového managementu, který má na starosti Úsek kvality. Soustředí se především na sledování rizik a podle toho upravují školení řidičů, dále vydává Směrnici nakládky a vykládky vozidel, kterou se mají řidiči řídit.

V minulých letech došlo ve společnosti postupně k certifikaci podle několika norem. Kromě zvýšení kvality poskytovaných služeb a posílení důvěryhodnosti firmy, pomáhají tyto normy předcházet různým rizikům, řešit jejich dopady, snižovat náklady, dodržovat zákonem stanovené předpisy apod.

- ISO 9001:2008 – zaměřena na kvalitu,
- ISO 14001:2004 – zaměřena na životní prostředí,
- OHSAS 18001:2007 – zaměřena na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

5.3 Vyhodnocení zajištění a vlastní návrhy

Zajištění, které vybraný podnik využívá, se na základě interních podkladů a informací získaných z rozhovorů s odpovědnými pracovníky společnosti jeví jako odpovídající podstupovaným přepravním rizikům. Firma Helicar se nespolehá pouze na finanční vypořádání škod ze strany pojišťovny, i když je to samozřejmě velice důležité, ale aktivně jedná. V souvislosti se zajišťováním rizik pomocí pojištění lze jen konstatovat správnost rozhodnutí mít na dobrovolné bázi sjednáno několik druhů pojištění zaměřených na krytí různých rizik.

Společnost se v rámci prevence soustředí především na organizování školení řidičů. Podle názoru autorky této práce je podobná prevence v oblasti mezinárodní přepravy velice důležitá, jelikož výrazně přispívá ke snižování přepravních rizik. Jak již bylo v této práci uvedeno, jejich velice častým zdrojem jsou právě lidé, kteří svým chováním a úmyslným či neúmyslným jednáním způsobují nejrůznější škody. Prostřednictvím školení se řidiči mohou vyhnout zbytečným chybám, které by jinak mohli udělat. Poměrně originální je i vzájemné soutěžení mezi řidiči o co nejméně škod a nejnižší spotřebu pohonných hmot.

Co se týká zajišťování rizik z technicko-technologického pohledu, firma využívá moderního softwarového vybavení s podporou GPS, takže může kontrolovat polohu svých vozidel. Její velkou výhodou je dceřiná společnost poskytující servisní služby, takže společnost může kontrolovat technický stav vozidel v mnohem kratších časových intervalech, než by tomu bylo u externího servisu, kterému by se musela přizpůsobovat. Také se může zaměřit přesně na to, co kontrolu potřebuje. Dceřiná společnost jí také zajišťuje odtah nepojízdných či havarovaných vozidel. Helicar také začala s obnovou svého vozového parku, což povede ke snížení počtu poruch a vyžadovaných oprav, dále se sníží spotřeba nafty a emise škodlivých látek do ovzduší.

S pravidly INCOTERMS se společnost při své činnosti prakticky vůbec nesetkává (jen výjimečně v souvislosti s námořní dopravou při přepravách vozidel určených do přístavů), a tudíž jí nemohou pomoci v souvislosti s přepravními riziky.

Pokud by chtěla firma nějakým způsobem vylepšit své zajištění přepravních rizik, měla by plně využívat potenciálu rizikového managementu, plně ho zavést a aplikovat jeho pravidla a principy ve všech organizačních útvarech (nejen Útvar jakosti). K tomu by jí pomohly normy ISO 31000 a IEC/ISO 31010, přestože nejsou určeny k certifikaci, což by mohlo do určité míry firmu odrazovat. Přínosem by ale bylo usnadnění práce s riziky, nejenom s přepravními, a zvýšení důvěryhodnosti firmy pro její zákazníky. Zlepšila by se tím jejich identifikace, ale i hledání příslušných opatření k jejich zajištění. Pokud by se společnost k tomuto kroku rozhodla, musela by se uvedenými normami podrobně seznámit. K tomu by mohla využít placený internetový přístup k normám na stránkách Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Využití této služby by jí stálo 1 000 Kč nebo 3 500 Kč za rok, jestli je požadován tisk. (ÚNMZ, 2011) Uvedené částky představují jen zanedbatelné nákladové položky, které by si firma jistě mohla dovolit. Nevýhodami spojenými se zavedením těchto norem by byly změny pracovních postupů, větší nároky na zaměstnance z hlediska času i práce a vynaložení dodatečných finančních prostředků, předem obtížně odhadnutelných.

Další možností by bylo vylepšení školicího programu, který by se měl více orientovat na jazykovou vybavenost řidičů, která je nedostatečná, a také testování jejich znalostí z oblasti pravidel silničního provozu. Neznalost jazyků často vede během přepravy ke zbytečným komplikacím (např. časové zdržení při nakládce a vykládce – to v konečném důsledku může vést i k placení penále, poškození nákladu a povinnosti náhrady škody), a proto by měli řidiči znát alespoň nejnutnější základy angličtiny. Řidiči by je mohli získat prostřednictvím jazykových kurzů buď placených z vlastních peněz, nebo z prostředků firmy. Společnost by při náboru nových řidičů měla přihlížet také k jejich znalosti jazyků, což by jí ušetřilo starosti s případnými kurzy. Dalším bodem tohoto rozšířeného programu by měla být znalost pravidel pro provoz vozidel na silnicích. Důvodem je fakt, že zapomínání je běžnou součástí lidského života, což se týká i dodržování těchto pravidel, která pomáhají předcházet dopravním nehodám. Jejich nedodržování s sebou také přináší povinnost placení pokut a získání bodů v registru řidičů, pokud je to při kontrole policií prokázáno. Každoměsíční prověřování by řidičům pomohlo v jejich preciznějším dodržování. Za nevýhodu lze považovat to, že by se tato opatření mohla setkat s určitou

nevolí ze strany řidičů a dokonce snížení pracovní morálky, neboť by museli obětovat část svého volného času a také vynakládat větší úsilí na udržení znalostí.

V souvislosti s častým problémem, kterým je podcenění kontroly přepravovaných automobilů ze strany řidiče při jejich nakládce, by mohlo být určitým, avšak poněkud komplikovanějším řešením, provádění namátkových kontrol realizovaných prostřednictvím hovorů s příslušnými osobami, které se v zahraničí účastní nakládek spolu s řidiči. Tímto způsobem by se dalo zjistit, jak důkladně se řidič kontrole při nakládce ve skutečnosti věnoval. Řidiči by tak byli více ve střehu a věnovali by kontrolám při nakládání větší pozornost. Při zjištění nedostatečných kontrol by pak řidiči mohli být pokáráni nebo při opakovaném selhání i finančně či jinak postihnuti.

Závěr

Tato diplomová práce si za hlavní cíl kladla pomocí případové studie vytvořit optimální řešení, jak může vybraný podnik zajistit přepravní rizika, pokud se rozhodne zapojit do mezinárodního obchodování. Pomocí dílčích cílů byly nalezeny více než tři způsoby zajišťující rizika. Jedním z přínosů předkládané diplomové práce je vytvoření obsáhlého přehledu možných nástrojů, metod, postupů a doporučení zabývajících se prevencí a redukcí pravděpodobnosti přepravních rizik, včetně zmírňování jejich následků. Následující možnosti se rizikům pokoušejí předcházet nebo snižovat jejich pravděpodobnost. Jedná se o zavedení risk managementu (zejména se zaměřením na přepravní rizika) do podniku, implementaci mezinárodně uznávaných norem ISO 31000 a IEC/ISO 31010, využívání dodacích doložek INCOTERMS (příp. jiných pravidel), různá preventivní opatření (především v oblasti lidských zdrojů), využívání moderních technologií. Podniky mohou také přepravní rizika přenášet, a to prostřednictvím uzavření vhodného pojištění (přepravní, pojištění odpovědnosti dopravce, povinné ručení a havarijní pojištění).

Hlavního cíle bylo dosaženo prostřednictvím následujících metod vědecké práce. Nejprve však bylo přistoupeno k rešerši odborné literatury, jejímž prostřednictvím došlo k pochopení problematiky včetně nezbytné odborné terminologie a zhodnocení současného stavu světové ekonomiky a s ní úzce spojeného mezinárodního obchodu, dopravy a pojistného trhu. Použitými metodami byly analýza a komparace jednotlivých metod a nástrojů zajišťujících přepravní rizika. V souvislosti s vymýšlením vlastních návrhů řešení byla využita metoda dedukce, na základě pochopení logických souvislostí. Přínosem této diplomové práce je pro odbornou veřejnost a každého čtenáře vytvoření souhrnného pohledu na danou problematiku a díky tomu rovněž i rychlá a snadná orientace v několika různých odborných oblastech, jako je mezinárodní obchod, nákladní doprava, pojišťovnictví apod. V rámci případové studie byl zkoumán vybraný dopravce podnikající v silniční dopravě. Pozornost byla věnována jeho současné ekonomické situaci a jím používaným opatřením a nástrojům k zajištění přepravních rizik. Autorka tuto studii doplnila i o další vlastní návrhy zaměřené zejména na prevenci přepravních rizik.

Pokud podnik nechce pouze čekat, až dojde k realizaci rizika, je při zajišťování rizik nezbytné zaujmout aktivní postoj a snažit se o jejich řízení, které povede k jejich prevenci, příp. snížení pravděpodobnosti, že nastanou. Preventivní opatření nabývají u odesílatele a dopravce, příp. jiných subjektů, různých podob, neboť každý z nich se soustředí na rozdílné situace v rámci pohybu zboží. Odesílatel či jiný subjekt sjednávající přepravu, by se při pokusech o předcházení přepravních rizik měl zaměřit na volbu vhodného dopravního oboru. Může být zbytečné a ekonomicky neefektivní chtít přepravovat náklad letecky, pokud si to ovšem nežádá povaha zboží, když se místo určení nachází v sousedním státě místa odeslání. Odesílatel si poté musí vybrat konkrétního dopravce – podnikatele či obchodní společnost podnikající v dopravě, což ale může být v souvislosti s širokou nabídkou na dopravním trhu poněkud časově a finančně náročné. Zejména pak pro malé podniky nebo drobné podnikatele, kteří nejsou primárně zaměřeni na vývoz svého zboží, a tak se při výběru často soustředí na nízkou cenu, které ale může odpovídat i nízká kvalita. To ovšem ke snižování přepravních rizik nepřispívá.

U dopravce je situace poněkud odlišná, neboť tyto věci jsou již dány. Prevence přepravních rizik by měla být zaměřena především na lidský a technicko-technologický faktor. Především lidé jsou častým zdrojem rizik a to platí i u obsluhy dopravních prostředků (řidičů, strojvedoucích, pilotů, lodních kapitánů), na což by měla být zaměřena prevence prostřednictvím pořádání různých školení, ověřování znalostí a schopností nezbytných pro obsluhu dopravního prostředku. Zaměstnanci účastníci se školení samozřejmě nemohou pracovat. Tyto aktivity jsou dále značně časově i nákladově náročné, a proto je často přistupováno pouze ke školením vyplývajícím ze zákona. V rámci silniční dopravy je velice důležité dodržování bezpečnostních přestávek podle dohody AETR. Při snižování přepravních rizik mají také velký význam údržba a časté kontroly technického stavu příslušného dopravního prostředku, které umožní najít různé technické závady, které by mohly vést až k dopravní nehodě s více či méně závažnými důsledky. Zjištěné nedostatky je samozřejmě nezbytné napravit. Rozvoj moderních technologií se projevuje i v dopravě, o čemž svědčí i používání rozvinutého softwarového vybavení a GPS, což umožňuje zlepšit navigaci dopravních prostředků i kontrolu jejich lokalizace a tím přispět ke snižování přepravních rizik.

Větší úspěšnosti a účinnosti přijímaných opatření, je dosaženo, pokud se podnikatelský subjekt rozhodne zavést rizikový management a přijmout jeho principy podporované třemi fázemi: identifikací rizik, oceněním a kvantifikací a nakonec kontrolou rizik a jejich financováním. Správnému zavedení risk managementu pomáhají normy ISO 31000 a IEC/ISO 31010.

Pro lepší orientaci v tom, kdy a kde přecházejí rizika a náklady z jednoho subjektu na druhý, slouží pravidla INCOTERMS, která v současné podobě obsahují 11 různých dodacích doložek s odlišnými právy a povinnostmi prodávajícího a kupujícího. Uvedená pravidla slouží především pro předcházení nejasností vyvolávajících přepravní rizika mezi stranami kupní smlouvy. Vzácně jsou využívána pravidla RAFTD či INTRATERMS.

Nejvyužívanější možností při zajišťování rizik je využívání pojištění, kdy je riziko přeneseno na jiný podnikatelský subjekt – pojišťovnu. Při správně sjednaném pojištění není třeba nahrazovat škodu z vlastních finančních prostředků. Tohoto mohou využít jak dopravci, tak i samotní odesílatelé zboží, příp. zasílatelé či příjemci zboží. Jimi sjednané produkty se však budou lišit. Před samotným sjednáním pojištění je důležité věnovat zvláštní pozornost výběru pojišťovny pojistného produktu, neboť jejich podcenění a špatná volba se může podniku několikanásobně vymstít. Také snaha vyhnout se pojištění s vidinou ušetření zbytečných výdajů může nakonec znamenat zaplacení mnohonásobně vyšších nákladů, než jaké by byly původně vyžadovány na pojistném od pojišťovny. I přes toto vědomí si v ČR mnoho podniků, zejména těch malých, v oblasti dobrovolného pojištění počíná nerozumně a sjednává opravdu jen to nejnutnější, případně pouze pojištění, které jim vyplývá jako povinnost ze zákona (tedy zákonné nebo povinné smluvní). Pokud se nakonec k pojištění rozhodnou, pak je častou snahou pořídit pojištění co možná nejlevněji, a to i za cenu nedostatečného pojistného krytí nebo nízkého pojistného plnění. V případě podnikatelského pojištění by pojistníci měli raději volit pojišťovnu se zaměřením na neživotní pojištění, než na pojištění životní.

Zcela nezbytnou činností je prostudování pojistných podmínek, za kterých je pojištění poskytováno, včetně výluk, na něž se pojištění nevztahuje, jaké povinnosti vyplývají pojištěnému z pojištění, jak vysoké bude pojistné plnění v případě pojistné události,

jestli bude sjednána spoluúčast a jak vysoká, kolik bude pojišťovna požadovat na pojistném plnění, jestli jsou v rámci daného pojištění poskytovány i nějaké další služby (např. asistence v případě poruchy vozidla) apod. O spolupráci s danou pojišťovnou by měly rozhodovat i předchozí zkušenosti, pokud s ní podnik nějaké má. V neposlední řadě není také na škodu si prověřit, jak si daná společnost na trhu stojí, jestli netrpí finančními problémy, a jaké je její zastoupení v různých státech, což může hrát důležitou roli v případě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem musejí mít sjednáno všichni dopravci, pokud chtějí, aby se jejich dopravní prostředky mohly pohybovat po veřejných pozemních komunikacích. Tato povinnost platí s určitými výjimkami i pro osobní dopravní prostředky. Mezi další pojištění fungující na dobrovolném principu, kterých by však dopravci měli využívat, patří pojištění odpovědnosti dopravce a havarijní pojištění. Odpovědnostní pojištění dopravce se vztahuje na škodu vzniklou při přepravě na přepravovaném zboží, která byla způsobena a uznána dopravcem. Tato škoda může mít podobu úplného zničení, částečného poškození nebo ztráty. V rámci tohoto pojištění vyplatí pojišťovna dopravci v případě pojistné události pojistné plnění, ze kterého zaplatí poškozenému část jeho škody. Pokud dopravce nepřistoupí na sjednání zvláštního zájmu na dodání výměnou za navýšené přepravné, pak bude u mezinárodních přeprav vždy omezena jeho odpovědnost různými mezinárodními úmluvami stanovujícími horní hranice odpovědnosti dopravců. U silničního dopravce je to Úmluva CMR. Havarijní pojištění je zaměřeno na krytí škod způsobených na vozidle dopravce. Odesílatel zboží či jiný subjekt, který by utrpěl potenciální škodu, by si měl dobře rozmyslet využití zbožíového pojištění, jehož plnění není na rozdíl od pojištění odpovědnosti dopravce omezeno maximálními limity.

Toto jsou všechny možnosti, kterými se předkládaná diplomová práce v souvislosti se zajišťováním přepravních rizik zabývá.

Seznam použité literatury

Citace

Anon. Road transport boosts its share of EU freight. *Commercial Motor*. Road Transport Media Ltd., 2006, vol. 203, iss. 5182. p. 8. ISSN 0010-3063. Dostupné komerčně z: <http://search.proquest.com/>

CIHELKOVÁ, E. *Aktuální otázky světové ekonomiky. Proměny a governance*. 1. vyd. Praha: PROFESSIONAL PUBLISHING, 2012. ISBN 978-80-7431-104-8.

ČAP. *Členové* [online]. 2014 a [vid. 2014-03-18]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/o-nas/clenove>

ČAP. *Základní údaje* [online]. 2014 b [vid. 2014-03-18]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/o-nas/organizacni-struktura/zakladni-udaje>

ČAP. *Výroční zpráva 2012. Struktura pojistného trhu* [online]. 2014 c [vid. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/www/cap/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2012.pdf>

ČAP. *Pojistné produkty podle pojišťoven* [online]. 2014 d [vid. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/pojistne-produkty/podle-pojistoven>

Česko. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1974–1978. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu-/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Česko. Zákon č. 89 ze dne 3. února 2012, občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s. 1272, 1287, 1295–1299, 1316–1330. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu-/SearchResult.aspx?q=89/-2012&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy (záznam zákona)

Česko. Zákon č. 168/1999 ze dne 13. července 1999, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3160–3161. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu-/SearchResult.aspx?q=168/1999%20&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Česko. Zákon č. 361/2000 ze dne 19. října 2000, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4597–4598. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu-/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Česko. Zákon č. 374/2007 ze dne 31. prosince 2007, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2007, částka 114, s. 5304–5313. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu-/SearchResult.aspx?q=374/2007&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

ČESKÝ INSTITUT INTERNÍCH AUDITORŮ. *Posuzování přiměřenosti řízení rizik s použitím normy ISO 31000*. 1. české vyd. Praha: Český institut interních auditorů, o. s. 2012. ISBN 978-80-86689-47-0.

ČESMAD BOHEMIA. *O sdružení* [online]. 2014 a [vid. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni>

ČESMAD BOHEMIA. *Členství ve sdružení* [online]. 2014 b [vid. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/clenstvi-ve-sdruzeni>

ČESMAD BOHEMIA. *Chci se stát členem* [online]. 2014 c [vid. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.dopravci.cz/chci-se-stat-clenem>

ČESMAD BOHEMIA. *Komplexní služby pro dopravce* [online]. 2014 d [vid. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://www.vseprodopravce.cz/>

ČKP. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 2014 a [vid. 2014-03-19]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/home.php>

ČKP. *Postup pro účastníky dopravní nehody v ČR* [online]. 2014 b [vid. 2014-04-19]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/motoriste/PostupProUcastnikyDopravniNehodyVcr/index.php>

ČPP. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti VPPOD 1/14* [online]. 2014 c [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://www.cpp.cz/User_data/-Media/Original/CPP-/201403/vpp_od_1_14.pdf

ČSÚ. *Nehody podle druhu dopravy* [online]. 2011 c [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?vo=tabulka&cislotab=DOP0070UU&vo=tabulka&kapitola_id=40

ČSÚ. *Silniční nákladní doprava - přeprava věcí dle komodit* [online]. 2011 a [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/-tabparam.jsp?vo=tabulka&cislotab=DOP0060UU&vo=tabulka&kapitola_id=40

ČSÚ. *Vnitrozemská vodní nákladní doprava - přeprava zboží podle komodit* [online]. 2010 [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?vo=tabulka&cislotab=DOP011UU&kapitola_id=40&vo=tabulka&go_zobraz=1&childsel0=1&cas_1_43=2010

ČSÚ. *Výkony nákladní dopravy podle druhu dopravy* [online]. 2011 c [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola_id=40&expand=1&vo=tabulka

ČSÚ. *Železniční nákladní doprava - přeprava věcí dle komodit* [online]. 2011 b [vid.2014-04-25]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/-tabparam.jsp?voa=tabulka&cislatab=DOP0050UU&vo=tabulka&kapitola_id=40

DUCHÁČKOVÁ, E. *Pojišťovnictví a pojištění*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta financí a účetnictví, 2000. ISBN 80-245-0023-x.

DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2005. ISBN 80-86119-92-0.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. *Eleven countries exceed air pollutant emission limits* [online]. 2014. [vid.2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.eea.europa.eu/highlights/eleven-countries-exceed-air-pollutant>

HERMANN, A. H. *International Trade Terms. Mezinárodní obchodní podmínky*. 1. vyd. Praha: RADIX, spol. s r. o., 1996. ISBN 80-86031-03-9.

Helicar a. s. *Výroční zpráva 2008*. Liberec, 2009. Také dostupné z: [https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-\\$](https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-$)

Helicar a. s. *Výroční zpráva 2009*. Liberec, 2010. Také dostupné z: [https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-\\$](https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-$)

Helicar a. s. *Výroční zpráva 2010*. Liberec, 2011. Také dostupné z: [https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-\\$](https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-$)

Helicar a. s. *Výroční zpráva 2011*. Liberec, 2012. Také dostupné z: [https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-\\$](https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-$)

Helicar a. s. *Výroční zpráva 2012*. Liberec, 2013. Také dostupné z: [https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-\\$](https://or.justice.cz/-ias/ui/registrik-$)

HNILICA, J. a J. FOTR. *Aplikovaná analýza rizika ve finančním managementu a investičním rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2009. ISBN 978-80-247-2560-4.

CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

ICC Česká republika. *ICC ve světě* [online]. 2013 a [vid. 2013-10-15]. Dostupné z: <http://www.icc-cr.cz/cs/o-icc/icc-ve-svete>

ICC Česká republika. *ICC Česká republika* [online]. 2013 b [vid. 2013-10-15]. Dostupné z: <http://www.icc-cr.cz/cs/o-icc/icc-ceska-republika>

ICC Česká republika. *Členství v ICC* [online]. 2013 c [vid. 2013-10-15]. Dostupné z: <http://www.icc-cr.cz/cs/o-icc/clenstvi-v-icc>

ICC. *History of the incoterms rules* [online]. 2013 [vid. 2013-11-10]. Dostupné z: <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/>

JANATKA, F. a kol.. *Rizika v komerční praxi*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-632-5.

JANATKA, F., BÖHM A. a J. HÁNDL. *Komerční rizika v zahraničním obchodu a ochrana proti nim*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2001. ISBN 80-86395-14-6.

JUAREZ, Francisco. Beware of RAFTD in import/export contracts. *Business Mexico*. American Chamber of Commerce of Mexico A.C., 1997, vol. 7, iss. 3, p. 41. ISSN 0187-1455. Také dostupné komerčně z: <http://search.proquest.com/>

KALÍNSKÁ, E., ČAJKA R., ČERNÁ, I., BOLOTOV, I. a L. ŠTĚRBOVÁ. *Mezinárodní obchod v 21. století*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3396-8.

KJELLSTROM, Tord, et al. Comparative assessment of transport risks – how it can contribute to health impact assessment of transport policies. *Bulletin of the World Health Organization* [online]. WHO, 2003, vol. 81, iss. 6, p. 453, 456 [vid. 2013-04-02]. ISSN 0042-9686. Dostupné z: <http://www.who.int/bulletin/volumes/81/6/-kjellstrom0603.pdf?ua=1>

KOHOUT, P. *Finance po krizi. Evropa na cestě do neznáma*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2011. ISBN 978-80-247-4019-5.

KROFTA, J. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. 1. vyd. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-17-2.

LU, DuoJila and Gao XIAOHONG. An Integrated Implementation of ISO 31000. *CHINA STANDARDIZATION*. [online]. China Association for Standardization, 2013, vol. 6. [vid. 2014-03-10]. ISSN 1672-5700. Dostupné z: <http://www.cspress.cn/u/cms/www/-201311/21160948rfmb.pdf>

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ E. a A. SATO. *Mezinárodní obchodní operace*. 4. vyd., aktualiz. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2.

MAREK, K. a L. ŽVÁČKOVÁ. *Obchodní podmínky, obchodní zvyklosti a vykládací pravidla*. 1. vyd. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 2008. ISBN 978-80-7357-333-1.

MARKIEWICZ, Dan. Fish bones and bow ties. *ISHN*. BNP Media, 2010, vol. 44, iss. 3, p. 20. ISSN 8755-2566. Také dostupné komerčně z: <http://search.proquest.com/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Přeprava nebezpečných věcí ADR* [online]. 2006 a [vid. 2014-03-10]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/adr/

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Režim řidičů* [online]. 2006 b [vid. 2014-04-26]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava-/Re%C5%BEim+%C5%99idi%C4%8D%C5%AF/Re%C5%BEim+%C5%99idi%C4%8D%C5%AF/Re%C5%BEim+%C5%99idi%C4%8D%C5%AF.htm

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy ČR 2012* [online]. 2012 [vid. 2014-04-13]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf

NOVÁK, R., PERNICA, P., SVOBODA, V. a L. ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. vyd., přeprac. Praha: ASPI, a. s., 2005. ISBN 80-7357-086-6.

PÁLENÍK, V. *Základy pojišťování především průmyslových a podnikatelských rizik*. 1. vyd. Praha: Linde, 2007. ISBN 978-80-7201-644-0.

POLICIE ČR. *Statistika nehodovosti* [online]. 2014 [vid. 2014-03-15]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika_nehodovosti_900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d

REJDA, George E. *Principles of Risk Management and Insurance*. 11th edition. Pearson Education, 2011. ISBN 978-0-13-611702-5.

Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Dálnice D1. Modernizace v úseku Mirošovice–Kývalka* [online]. 2014 [vid. 2014-04-30]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcatsf/0/BADF832407B0851EC1257B7B003C5C3E/\\$file/d1-lhotka-velka_bites.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcatsf/0/BADF832407B0851EC1257B7B003C5C3E/$file/d1-lhotka-velka_bites.pdf)

SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu. Pojištění mezinárodní přepravy*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2002. ISBN 80-245-0440-5.

SIXTA, J. a V. MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3.

SSL ČR. *O nás* [online]. 2014 a [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>

SSL ČR. *Žádost o členství* [online]. 2014 b [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/prihlaska-za-clena/zadost-o-clenstvi/>

SSL ČR. *Členské příspěvky* [online]. 2014 c [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/prihlaska-za-clena/clenske-prispevky/>

SSL ČR. *Užitečný software* [online]. 2014 d [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/nabidka-sluzeb/uzitecny-software/>

SSL ČR. *Skladové prostory* [online]. 2014 e [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/nabidka-sluzeb/skladove-prostory/>

SSL ČR. *Poradna* [online]. 2014 f [vid. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/poradna/>

STEJSKAL, P. *Mezinárodní přeprava v České republice*. 1. vyd. Praha: České vysoké učení technické, 2012. ISBN 978-80-01-05059-0.

SVOBODA, E., BITTNER, L. a P. SVOBODA. *Moderní přístupy v řízení podniků v novém podnikatelském prostředí*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2006. ISBN 80-86946-12-6.

ŠTĚRBOVÁ, L. a kol. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2013. ISBN 978-80-247-4694-4.

ŠUBERT, M. *Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011*. 8. přeprac. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2010. ISBN 978-80-903297-9-9.

ÚNMZ. *Podmínky používání systému ČSN online* [online]. 2011 [vid. 2013-04-19]. Dostupné z: http://www.unmz.cz/files/smlouvy/Licencni_podminky_CSN-online.pdf

WHO. *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action* [online]. Luxembourg, 2013 a [vid. 2013-04-01]. ISBN 978-92-4-156456-4. Dostupné z: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

WHO. *Road traffic injuries* [online]. 2013 b [vid. 2013-04-01]. Dostupné z: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>

ŽEMLIČKA, Z. a J. MYNÁŘÍK. *Doprava a přeprava*. 1. vyd. Praha: NADATUR spol. s r. o., 2008. ISBN 80-7270-030-8.

Bibliografie

BÖHM, A. *Ekonomie a řízení pojišťoven v podmínkách po vstupu České republiky do Evropské unie (vybrané aspekty)*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, s. r. o., 2004. ISBN 80-7357-020-3.

CIPRA, T. *Zajištění a přenos rizik v pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0838-8.

JÁČ, I. *Hospodářská geografie*. 2. vyd. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2009. ISBN 978-80-7372-500-6.

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ E. a A. SATO. *Mezinárodní obchodní operace*. 5. vyd., aktualiz. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3237-4.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. a J. ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologická prevence nehod. (Teorie a praxe)*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2006. ISBN 80-246-1096-5.

ŠVIHLÍKOVÁ, I. *Globalizace a krize: souvislosti a scénáře*. 1. vyd. Všeň: Grimmus, 2010. ISBN 978-80-87461-01-3.

VEVERKOVÁ, B. *Analýza rizik mezinárodního přepravce*. Praha, 2013. 62 s. Bakalářská práce (Bc.). Vysoká škola finanční a správní, o. p. s., Fakulta ekonomických studií.

Seznam příloh

Příloha A – Pojištění podnikatelů, pojišťovny AEGON – D. A. S.	115
Příloha B – Pojištění podnikatelů, pojišťovny ERGO – MAXIMA	116
Příloha C – Pojištění podnikatelů, pojišťovny MetLife – Wüstenrot	117

Příloha A

Pojištění podnikatelů (AEGON – D.A.S.)

Pojistný produkt	AEGON Pojišťovna, a.s.	Allianz pojišťovna, a.s.	AXA pojišťovna a.s.	AXA životní pojišťovna a.s.	Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.	Česká pojišťovna a.s.	Česká pojišťovna ZDRAVÍ a.s.	ČSOB Pojišťovna, a.s.	D.A.S. pojišťovna právní ochrany, a.s.
Životní a úrazové pojištění	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗
Ostatní rizika	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění finančních rizik	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗
Pojištění leasingových splátek	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Pojištění úvěru	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Pojištění přepravovaného nákladu	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění přerušení provozu	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění říčních a námořních lodí, letadel a drážních vozidel	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění technických rizik	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Zemědělské pojištění	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✓	✗
Pojištění záruky pro případ úpadku cestovní kanceláře	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
Pojištění majetku	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění vozidel	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené dopravcem	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené zasílatelem	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗
Další pojištění odpovědnosti	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗
Pojištění právní ochrany	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓

Zdroj: ČAP, 2014 d.

Příloha B

Pojištění podnikatelů (ERGO – MAXIMA)

Pojistný produkt	ERGO pojišťovna, a.s.	ERV pojišťovna, a.s.	Generali Pojišťovna a.s.	Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.	HDI Pojišťovna	ING Životní pojišťovna N.V.	Komerční pojišťovna a.s.	Kooperativa pojišťovna, a.s.	MAXIMA pojišťovna, a.s.
Životní a úrazové pojištění	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Ostatní rizika	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓
Pojištění finančních rizik	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Pojištění leasingových splátek	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗
Pojištění úvěru	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗
Pojištění přepravovaného nákladu	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Pojištění přerušení provozu	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Pojištění říčních a námořních lodí, letadel a drážních vozidel	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Pojištění technických rizik	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Zemědělské pojištění	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Pojištění záruky pro případ úpadku cestovní kanceláře	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Pojištění majetku	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Pojištění vozidel	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✗
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené dopravcem	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené zasílatelem	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Další pojištění odpovědnosti	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Pojištění právní ochrany	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✗

Zdroj: ČAP, 2014 d.

Příloha C

Pojištění podnikatelů (MetLife – Wüstenrot)

Pojistný produkt	MetLife pojišťovna a.s.	Pojišťovna České spořitelny, a.s.	Pojišťovna VZP, a.s.	Slavia pojišťovna a.s.	Triglav pojišťovna, a.s.	UNIQA pojišťovna, a.s.	Wüstenrot pojišťovna a.s.	Wüstenrot, životní pojišťovna, a.s.
Životní a úrazové pojištění	✓	✓	x	x	x	✓	x	✓
Ostatní rizika	x	x	x	✓	✓	✓	x	x
Pojištění finančních rizik	x	x	x	✓	x	✓	x	x
Pojištění leasingových splátek	x	x	x	x	x	✓	x	x
Pojištění úvěru	x	x	x	x	x	✓	x	x
Pojištění přepravovaného nákladu	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Pojištění přerušení provozu	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Pojištění říčních a námořních lodí, letadel a drážních vozidel	x	x	x	✓	✓	x	x	x
Pojištění technických rizik	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Zemědělské pojištění	x	x	x	x	x	x	x	x
Pojištění záruky pro případ úpadku cestovní kanceláře	x	x	x	x	x	✓	x	x
Pojištění majetku	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Pojištění vozidel	x	x	x	✓	✓	✓	✓	x
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené dopravcem	x	x	x	✓	✓	✓	x	x
Pojištění odpovědnosti za škody způsobené zasílatelem	x	x	x	✓	x	✓	x	x
Další pojištění odpovědnosti	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	x
Pojištění právní ochrany	x	x	x	x	x	✓	x	x

Zdroj: ČAP, 2014 d.